160.000 COPIE
GRATIS AI SOCI
RIVISTA MENSILE DEL
TOVRING CLVB
ITALIANO
ANNO XXI
N. 1 GENNAIO 1915
PNEVMATICI PIRELLI
PIRELLI & C. - MILANO

IL GIUDIZIO DEI CLIENTI - Novembre 1914.

(*Vedi numero precedente*).

Ecco quanto continuano a scrivere i Clienti dell'*Aquila Italiana*:

Il Sig. Giovanni Micheli:

In 18 mesi di scapigliato automobilismo ho sottoposto la mia *Aquila* alle più ardue prove e posso affermare di averla sempre trovata pronta e capace di rispondere alle mie frequenti bizzarrie.

I Sigg. Miotti ed Evangelisti:

In parecchi mesi di automobilismo abbiamo avuto di frequente l'occasione di chiedere il massimo sforzo alla n/ *Aquila* 20-30 HP da Voi fornitaci.

In qualunque evenienza ha sempre dimostrato luminosamente di essere una macchina atta a superare i più serii ostacoli e all'occorrenza insuperabile nello smorzare gli ardori dei più bellicosi competitori.

Con ossequio Vi riveriamo.

Il Conte Reviglio della Veneria. — Torino:

Con mia piena soddisfazione devo attestare che la mia vettura *Aquila* H 4, da Voi acquistata, non potrebbe essere migliore, poichè dal mese di Febbraio in cui l'ho ritirata ad oggi ho sempre fatto le mie passeggiate di trecento a quattrocento chilometri senza mai averla dovuta ricoverare in nessun *garage* che nel mio, ove nessun meccanico l'ha mai toccata.

Con stima....

Il Sig. Messori Vincenzo:

Un *raid* di 8000 Km., di cui buona parte su pessime strade, superando le più aspre salite, mi ha convinto di possedere nella mia *Aquila* 12-15 HP una macchina invidiabile e superiore a qualunque aspettativa.

Il Sig. Adolfo Bersani:

La mia *Aquila* 20-30 HP mi si rivela sempre più una macchina veramente completa e le affermo la mia piena soddisfazione per il felice intuito che mi ha guidato nella scelta.

Il camion AQUILA ITALIANA 1500-2000 Kg.

è una macchina lungamente studiata in tutti i minimi dettagli per lo scopo a cui viene destinata; essa viene ora costrutta in serie regolarmente ed abbiamo avuto occasione di vederla in funzione in parecchie circostanze ed anche sulle strade più accidentate. Il loro servizio rapido, regolare, puntuale, economico ha destato l'ammirazione dei competenti, come tutti gli altri tipi comuni e di lusso preparati dalla stessa fabbrica per il 1915.

AQUILA ITALIANA FABBRICA DI AUTOMOBILI - TORINO, CORSO GRAGLIA

Non si restituiscono i manoscritti e le fotografie.

ALLA CORTESE ATTENZIONE DEI SOCI

PAGAMENTO DELLA QUOTA 1915

ITALIA E COLONIE L. 6 - ESTERO L. 8

I Soci residenti a Durazzo, Scutari, Vallona, pagano la quota come per l'Italia.

Ricordiamo ai soci annuali l'obbligo fatto loro dallo Statuto di versare prima del **15 gennaio** la quota 1915.

L'invio dovrà essere fatto mediante cartolina vaglia, alla sede del T. C. I. - Milano - Via Monte Napoleone, 14.

Indicare, **ben chiaramente, il nome**, l'**indirizzo ed il numero di tessera,** per facilitare, all'Amministrazione, la registrazione, e per ovviare a possibili errori di omonimia.

Richiamare l'indirizzo precedente in caso di avvenuto cambiamento.

Al socio che non avrà provveduto al versamento della quota entro il 15 gennaio, verrà sospeso l'invio a partire dal mese di febbraio, della Rivista, e di ogni altra pubblicazione.

La spedizione verrà ripresa, e completata con gli arretrati, non appena ci perverrà la quota 1915.

I soci che non hanno rassegnato le dimissioni per il 1915, **entro il 31 ottobre 1914,** per lettera raccomandata, con ricevuta di ritorno, restano obbligati al versamento dell'annualità (articolo 16 dello statuto).

I seguenti Uffici succursali e Consolati del Touring, sono pure autorizzati alla riscosssione delle quote di rinnovo e di associazione:

ALESSANDRIA d'EGITTO	— *Console del T. C. I.*	- Amedeo Valle - Fermo Posta
BERGAMO	— *Ufficio Consolare del T. C. I.*	- Via Torquato Tasso, 18.
BOLOGNA	— *Touring Office*	- Via Farini, presso Libreria Beltrami già Treves.
BRESCIA	— „ „ *"Fert"* . .	- Via Giordano Bruno, 5.
CATANIA	— „ „ *Gondrand* .	- Via Vittorio Emanuele, 69 *a*.
COMO	— „ „	- Via Plinio (presso la "Pro Como").
FIRENZE	— „ „ *Gondrand* .	- Via del Campidoglio, 6.
GENOVA	— „ „ „ . .	- Portico del Teatro Carlo Felice
MILANO.	— „ „ „ . .	- Galleria Vittorio Emanuele, 22-24.
NAPOLI	— „ „ „ . .	- Via Eletto Starace, 12 (Piazza Nicola Amore).
PALERMO	— „ „ „ . .	- Corso Vittorio Emanuele, 182.
PAVIA	— „ „ „ . .	- presso Agen. F. Pizzocaro & S. Vecchio - C. V. E., 122
ROMA	— *Delegaz. Romana del T. C. I.*	- Via dei Lucchesi, 25.
SAN REMO.	— *Console del T. C. I.*	- Rag. Italo Scotto - Via Vitt. Eman., 21 p. p.
SIENA	— *Touring Office*	- presso Banco Vincenzo Crocini, Via Cavour, 12.
TORINO	— *Ufficio Consolare del T. C. I.*	- Via Roma, 20-22 int.
TRENTO	— *Touring Office.*	- Piazza Romana, presso la Banca Cooperativa.
UDINE	— *Ufficio Consolare del T. C. I.*	- presso Soc. tra Commer., eserc. ed industr. - P. Duomo
VARESE	— *Touring Office.*	- Portici di Corso Roma (presso il giornale *La Cronaca Prealpina*)
VENEZIA	— *Ufficio Consolare del T. C. I.*	- presso Soc. "Pro Venezia" Procuratie - Piazz. S. Marco.
VERCELLI	— *Console del T. C. I.*	- Rag. Giovanni Cima - Ospedale Maggiore.

I soci residenti nella **Svizzera** possono versare in ogni **UFFICIO POSTALE SVIZZERO** la loro quota aggiungendo cinque centesimi alla somma di L. 8 da loro dovuta al Sodalizio, facendo accreditare detto importo al conto intestato alla Direzione Generale del T. C. I. e distinto col N. XI-429. (Vedere modulo allegato alla *Rivista* di novembre e dicembre).

I soci residenti nell'**Argentina, Brasile, Uruguay** ed eventualmente in altri Stati del Sud-America, possono effettuare il pagamento della loro quota presso tutte le Sedi e Succursali del **Banco Español del Rio de la Plata,** incaricato di ricevere i pagamenti stessi e di trasmetterli direttamente al Touring, (Vedere circolare unita alle *Riviste* di settembre - ottobre - novembre e dicembre).

I soci residenti al **Callao** e in tutto il **Perù** possono trasmettere la loro quota al signor **Attilio G. Piaggio** residente al **Callao** Calle Constitución 23-25, incaricato dell'esazione delle quote stesse e del loro versamento alla Direzione del Touring.

Effettuando il versamento della quota ad uno di questi Uffici, è indispensabile **di presentare la tessera** e di dare esatte indicazioni.

Pei soci che non avranno provveduto **entro il 15 gennaio** al versamento della quota 1915, l'Amministrazione del Touring provvederà all'emissione dell'assegno postale per l'ammontare della quota, aumentata dalle spese d'incasso (L. 6,20 per Milano, L. 6,55 per l'Italia, L. 8,55 per l'estero), a partire dal 1º Marzo 1915.

Ci permettiamo di pregare vivamente i nostri Egregi Consoci, di voler lasciare, in caso di assenza dal domicilio, le opportune disposizioni perchè **l'assegno venga pagato all'atto della presentazione.**

(VEDI RETRO)

SOCIO!

Se vuoi giovare al Sodalizio ed all'opera sua, affrettati a far firmare questo modulo da un nuovo ☛

SOCIO!

Pubblicazioni in dono ai nuovi Soci

— I° vol. Guida d'Italia con annesso: Piemonte - Lombardia e Canton Ticino.
— Rivista Mensile Illustrata (100 pag. per fascicolo).
— Annuario Generale del Touring 1915
— Foglio "Corsica„ della Carta d'Italia
— L'Emilia - Guida Regionale illustrata (col concorso delle F. S.)
— Guida delle strade d'Italia di grande comunicazione (3 vol.).

DISTINTIVO SPECIALE ai soci vitalizi e quinquennali
TARGA in bronzo ai soci fondatori della sede
DISTINTIVO SPILLA (una volta tanto) al socio presentatore di un nuovo socio.

LA TESSERA

riserva inoltre l'**assistenza**, le **facilitazioni** e le **riduzioni** di cui è cenno a pag. 36

QUOTA d'ASSOCIAZIONE

annuale	L. 6	nel regno e nelle Colonie	(L. 8	all'Estero)
quinquennale	„ 30	„	„ (, 40	„)
vitalizia	„ 100	„	„ (, 125	„)
fondatore della sede	„ 200	„	„ (, 225	„)

I soci annuali e quinquennali versano in più L. 2 per tassa d'entrata.

MEDAGLIE d'argento e d'oro di benemerenza a chi presenta 10, 50 e 100 soci.

CIONDOLO D'ORO a chi presenta un socio che acquista all'atto dell'iscrizione la raccolta completa della Carta d'Italia al 250.000 (59 fogli - L. 29.50).

GRATIS AI SOCI
GUIDA D'ITALIA
del T. C. I.

Domanda d'Associazione al Touring Club Italiano

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di Socio

Annuale *e versa la quota di* L. 6 (L. 8 *all'estero*) (¹)
Quinquennale „ „ 30 („ 40 „) (¹)
Vitalizio „ „ 100 („ 125 „)
Fondatore della Sede *e versa la quota unica di* L. 200 (L. 225 *all'estero*).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge il suo domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Nome e cognome ....

Paternità ....

Di anni ....

Professione ....

Indirizzo { *Comune di* .... / *Provincia di* .... / *Via* .... N.

Firma del richiedente ....

„ **del padre, tutore o marito** ....
(pei minorenni o Signore)

„ **del socio presentatore** ....
(oppure fornire referenze)

Da .... *il* .... *19*....

(¹) Più L. 2 per tassa d'ammissione.

RICHIESTA della CARTA D'ITALIA del T. C. I.

Chiede pure l'invio dei 59 fogli arretrati della Carta d'Italia al 250.000 del T. C. I. ed all'uopo rimette l'importo di L. 29.50.

(firma) ....

ANNO XXI - N 1. - GENNAIO 1915. GRATIS AI SOCI DEL TOURING.

PREVISIONI

A tutti i Soci un saluto augurale rechi questo primo numero del 1915 della Rivista.

Il Touring si astiene dall'esprimere vaticini su quanto il prossimo avvenire riserba all'anno ora iniziato. Sente però di raccogliere il voto unanime dei centotrentamila Soci, che alla fine del 1914 si raccoglievano attorno alla bandiera del Sodalizio, nell'auspicare per l'Italia il raggiungimento di più alti destini nell'assetto che il mondo si troverà ad avere quando la pace ed il diritto saranno nuovamente i presidii della vita civile.

L'opera del Touring è essenzialmente pacifica, ed i maggiori fatti turistici hanno trovato la loro espressione migliore e saliente in una feconda collaborazione internazionale: nondimeno il Touring è possente espressione di unità nazionale e di salda

ASPETTO DELL'EDIFICIO AL 31 DICEMBRE 1914. (*fot. Aragozzini*).

concordia italiana, fattori nei quali scorge oggi, con profondo compiacimento e sicura fede, i migliori risultati della sua quadrilustre attività.

* * *

Cerchiamo comunque di vedere, per quanto ci è possibile innanzi, qualche cosa nella vita del Touring nel 1915, senza entrare nei particolari dell'attuazione del programma sociale, che seguiterà a svolgersi lungo le vie tracciate per quanto gli avvenimenti incerti lo permetteranno. Oggi più che mai l'azione del Touring si presenta imprevedibile nei suoi episodi più esteriori, che, pur basati sull'organizzazione normale del Sodalizio, trovano sempre la loro causa ultima nelle contingenze del momento di attuazione.

Un grande fatto e particolarmente significativo troverà compimento nel prossimo anno: l'inaugurazione della nuova Sede del T. C. I. nella casa di proprietà dell'Associazione.

Presentiamo qui ai Soci una fotografia dell'edificio, presa il 31 dicembre, un anno preciso dopo che il piccone demolitore iniziò l'opera che, nel contribuire al risanamento di un vecchio quartiere milanese, doveva costituire la massima estrinsecazione della potenza raggiunta dal Touring.

La fotografia dice ai Soci tutto quanto si può dire per informarli dello stato dei lavori: l'aspetto esteriore della costruzione è ormai definitivo e solo attende di giovarsi dell'assestamento stradale del Corso Italia. I lavori interni procedono, in quanto può essere concesso dalle condizioni climatiche, e riceveranno impulso novello all'inizio della primavera, per consentire nell'estate le minuzie dell'arredamento e delle installazioni accessorie, che renderanno la nuova Sede del Touring finita e completa per quando, in settembre, la Direzione e gli Uffici del Sodalizio ne dovranno prendere possesso, senza alcun intralcio o disturbo dei loro lavori.

Si compirà così un evento che, auspicato da lunghi anni quando pareva sogno la possibilità della sua attuazione, ha potuto verificarsi con ogni regolarità e nella normalità della vita sociale.

La portata finanziaria dell'impresa, considerata e valutata con precisione al momento della sua decisione, si è rivelata consentanea alle risorse del Touring.

L'aumento incessante del numero dei Soci, i numerosi passaggi alla categoria vitalizia, le generose centurie dei Soci Fondatori della Sede hanno potuto fornire la desiderata sufficienza di mezzi, evitando finora qualsiasi alienazione di titoli di proprietà del Touring per pagare l'area e la costruzione.

Ma le spese non sono ancora finite ed ancora alcune centinaia di migliaia di lire dovranno immobilizzarsi nel nostro edificio.

Bisogna evitare al Touring la iattura di alienazioni di rendita in questi momenti in cui si consoliderebbero, dati i corsi precipitati, perdite enormi, che non si verificheranno se il Touring conserverà il suo portafoglio intatto fino a tempi migliori. Bisogna inoltre evitare che il Touring venda i suoi titoli in un momento in cui ciò potrebbe anche avere un significato ed una portata sfavorevoli nei riguardi delle condizioni del Paese, chiamato ora a far largo credito allo Stato!

IL CONIO DELLA NUOVA MEDAGLIA DI BENEMERENZA.

Perciò insistiamo una volta ancora nel fare appello alla buona volontà dei Soci perchè contribuiscano, coll'incremento delle categorie Vitalizia e Fondatori della Sede, ad assicurare al Touring la necessaria disponibilità in contanti, non stancandosi inoltre di fare attiva propaganda per l'iscrizione di numerosi soci nuovi, tenendo fermo che la prima ragione dei fasti del Touring è sempre la compattezza e la crescenza incessante della massa sociale.

Soci Benemeriti! Nuovi cimenti si offrono alla vostra proficua operosità, nuova gratitudine potete riscuotere dal Sodalizio!

Nel principio del secondo ventennio il Touring v'invita ancora a contribuire all'aumento delle falangi dei Soci, di cui l'avvento può aver ora altro significato, ma non minore importanza pel bene della nostra Associazione.

Non vi mancano i motivi di convinzione e di allettamento pei neofiti. Basta la Guida d'Italia da sola a smuovere i più difficili, i meno sensibili. Approfittatene!

Il Touring premierà le vostre fatiche con una nuova distinzione, di cui nessun benemerito vorrà restare privo: con la nuova medaglia di benemerenza per la presentazione di 10 Soci (argento), di 50 Soci (argento grande), di 100 Soci (d'oro), di cui si è fatto un nuovo artistico conio, inspirato al ventennio felicemente compiuto.

E poichè abbiamo iniziato queste parole di capodanno tentando previsioni, formuliamo tutti dunque, con la ferma volontà che si avveri, la previsione che il Touring, traslocando nella nuova Sede, possa trasportarvi il patrimonio morale di più di centocinquantamila Soci, tendenti con rapidità evidente ai duecentomila.... *et ultra!*

Mentre si distribuisce la Guida

IL LABORATORIO NEL MAGAZZINO DEL TOURING, DONDE PARTE LA GUIDA DIRETTA AI SOCI.

I soci sono già stati ampiamente informati dei varî aspetti della Guida d'Italia, come opera di letteratura turistica e ne conoscono ormai gli speciali caratteri di concezione, di struttura e di forma, che hanno già avuto il giudizio unanimemente favorevole e lusinghiero della Stampa Italiana, che è stato altresì autorevolmente affermato dalle più elette personalità del Paese e tanto calorosamente e spontaneamente espresso da una vera folla di soci, fra quei sessantamila che fino ad ora hanno potuto venire serviti con la copia di loro spettanza.

La spedizione continua alacremente e regolarmente secondo il turno stabilito e non viene perso un minuto nel lavoro intenso che è richiesto dall'inaudita diffusione del nuovo dono riservato ai soci del Touring Club Italiano.

Per alleviare l'impazienza dei soci che ancora attendono il volume ed il relativo annesso e per completare le impressioni di quelli, che già possedendolo, hanno potuto considerarlo davvicino, vogliamo dire quattro parole su un aspetto del lavoro, che è stato finora solo incidentalmente e fuggevolmente riguardato: quello cioè della massa e del numero, a cui si riannoda la valutazione della quantità di lavoro materiale inerente alla spedizione del libro stesso.

IL FOGLIO DI MACCHINA DELLA GUIDA.

PIEGATURA E *DISTESA* NELLO STABILIMENTO TORRIANI & C.

E, se pur ha valore in materia industriale la parola tanto nota nel linguaggio sportivo, possiamo asserire che nel suo complesso la Guida costituisce un *record* di lavoro librario, sì che la sua esecuzione ha richiesto la risoluzione di più d'un arduo problema per parte degli stabilimenti che hanno contribuito alla sua produzione.

* * *

Qualche cifra:

Il totale dell'edizione del I° Volume con l'annesso della Guida misura [illegible] 32 [illegible] costituirebbe un cubo di circa 5,[illegible] di lato, quanta è cioè l'altezza di [illegible] tura ordinaria uno sull'altro: otto di tali uomini che si dessero la mano non basterebbero a circuire il cubo enorme!

Il peso totale di 105 tonnellate basterebbe a formare il carico di un piccolo naviglio.

PARTICOLARE DELLA SEZIONE IMPRESSIONE NELLO STAB. F. RADICE.

Se guardiamo alle misure lineari, ci accorgiamo che, messo un libro dopo l'altro nel senso della maggior dimensione, si otterrebbe una striscia di 48 chilometri di lunghezza e chi volesse servirsi di tutta l'edizione *per salir sublime*, mettendo un libro sull'altro si troverebbe a lavoro finito alla vertiginosa altezza di 7500 metri! È meglio non pensarci e limitarsi a vagheggiare

CUCITURA, TAGLIATURA, PRESSATURA, APPLICAZIONE DELLA COPERTINA - STAB. FRANCESCO RADICE.

il tappeto, largo più d'un metro e lungo 15 chilometri, che si potrebbe fare con tutta la tela dermoide rossa che ha servito per la rilegatura, studiando anche tutte le guernizioni che vi si potrebbero fare coi 75 chilometri di trecciola adoperati per fare i segnalibri attaccati ad ogni volume....

Non insistiamo ad attrarre il compiacente lettore nell'irrealtà dimostrativa di queste cifre, anche perchè sappiamo che un'occhiata alle fotografie che illustrano queste note può meglio convincerlo della reale portata dell'inusitato avvenimento editoriale.

ULTIMA REVISIONE ALLA RILEGATURA - STAB. TORRIANI & C.

* * *

Non può sfuggire, a chi abbia qualche nozione del lavoro tipografico, la difficoltà incorsa nello stampare con sufficiente precisione un foglio di carta tanto leggera e sottile nel formato di centim. 132 × 87,5, qual'è quello che fu adoperato, su forme di 64 pagine l'una: su un foglio intero hanno dunque trovato posto, sulle due facciate, 128 pagine di stampa. Il car[illegible] [illegible] che ab[illegible] fotografato potrebbe ben esse[illegible] [illegible] nel foglio che regge. La D[illegible]ste apr[illegible] Massimino, che ha fatto il l[illegible]

LA GUIDA DEL T. C. I. INVADE... - STABILIMENTO TORRIANI & C.

ha dovuto stampare un milione e centomila fogli come questo, che hanno quindi richiesto il doppio d'impressioni o tirature. Le tre grandi macchine adibite al lavoro hanno avuto un bel girare, e facciamo grazia al lettore delle miriadi di caratteri mobili con che fu composto il testo e che vennero originati uno ad uno dal nervoso ticchettìo dei tasti della macchina monotipica.

E passiamo al lavoro di legatoria, il più immane ed il più impegnativo, essendo quello che fonde nel libro finito i suoi elementi costitutivi, portandoli tutti assieme, nella veste comune, al giudizio del lettore.

PARTICOLARE DELLA MAREZZATURA DEI TAGLI COLORATI - STAB. F. RADICE.

È questo il lavoro che ha richiesto la maggiore mano d'opera ed ha dovuto giovarsi delle numerose maestranze degli stabilimenti Torriani e C. e Francesco Radice, che curarono rispettivamente i due terzi ed un terzo dell'edizione.

Questi due stabilimenti lavorano per la Guida dal mese di luglio, nel quale iniziarono il taglio degli 8.700.000 pezzi costituenti la dotazione cartografica dell'edizione. Fu una lavorazione questa che richiese una precisione ed un'attenzione grandissime e che potè raggiungere soddisfacenti risultati anche grazie alla cura appassionata con cui la Ditta Antonio Vallardi eseguì la stampa litografica delle carte, occupando una sua speciale sezione ininterrottamente dal mese di febbraio 1914 a tutto questo gennaio e compiendo, colle cinque macchine specialmente riservate alla Guida, oltre due milioni di tirature di fogli nel formato di centim. 108 × 83.

Altra operazione delicata fu quella della piegatura del testo, che venne fatta per segnature di 16 pagine, preventivamente tagliate dal noto foglio di stampa. Qui è il campo dove cozzò inevitabilmente la responsabilità del tipografo con quella del legatore, ciascuno attribuendo all'altro con abbondanza d'argomenti la colpa delle eventuali inesattezze del lavoro.

Quale sereno giudizio, per assodare almeno una di queste responsabilità contrastanti e quale severità nello scartare il non perfetto a regola d'arte, per dare al socio una copia scevra di difetti!

Ma ecco succedere all'alacre turba delle piegatrici, intente con l'occhio e colla mano a seguire con rapidità e sicurezza meccaniche i segni di riferimento per la piegatura regolare, lo sciame gaietto delle operatrici alla *distesa* rincorrentisi attorno l'enorme tavolo dove sono ammonticchiate le varie segnature (alle quali un grave stuolo di operaie ha attaccato opportunamente, con cura meticolosa, quelle più di otto milioni di tavole cartografiche) ordinate in modo che, raccogliendole successivamente, si costituisce ad ogni giro di tavolo un volume completo.

LA SEZIONE IMPRESSIONE NELLO STABILIMENTO TORRIANI & C.

Così questo è pronto per essere cucito e passa quindi alle cucitrici meccaniche, che cominciano a consolidare l'individualità d'ogni singolo volume, che d'ora in poi si troverà solo più poco accomunato agli altri per qualche operazione di confezione.........

Ci accorgiamo qui che molti lettori non ci seguono più nella visita alle legatorie, stanchi ormai di aver visto, cioè no, di aver sentito dire di tante cose, che pur sono così interessanti a vedersi.

Non ci diffondiamo quindi a parlare dei molteplici lavori di finitura, dalla marezzatura dei tagli colorati alla confezione delle copertine, nella quale si opera la maggior divisione del lavoro, richiedendo puranche per singoli particolari di lavorazione sezioni imponenti per macchine ed operai, come quella delle impressioni a secco ed in oro; dall'attaccatura dei nastrini alla pressatura, alla revisione di controllo, all'apposizione della sopracoperta, ecc., ecc. Basti dire che in tutto lavorano alla rilegatura della Guida circa 250 operai dei due citati stabilimenti, proporzionatamente alla quantità di lavoro loro affidata.

L' UFFICIO POSTALE RACCOMANDATE (*fotografie Aragozzini*)
ISTITUITO NEI MAGAZZINI DEL T.C.I. PEL RICEVIMENTO DELLE GUIDE.

* * *

I volumi ultimati vengono consegnati al Magazzino del T. C. I., di cui molti soci ignorano l'esistenza e l'efficienza, dove una dozzina di persone, tra operaie, facchini ed impiegati si occupano della loro chiusura negli astucci, dell'applicazione degli indirizzi, della registrazione di ogni guida separatamente in un registro apposito istituito pel più sicuro controllo, dell'affrancatura, della divisione per linea postale e della spedizione nei sacchi forniti dalla Posta.

L'entrata della Guida in ogni ambiente dove ha richiesto del lavoro ha portato lo stato febbrile, che dal nostro Magazzino si è comunicato all'Amministrazione Postale. Per meglio coadiuvare il Touring nella diffusione della Guida le Poste hanno, con grande benevolenza e premuroso interessamento, preso speciali disposizioni; merita citazione la trasferta nei locali del T. C. I.

di un vero ufficio di ricevimento delle Guide raccomandate, tenuto da due egregi Funzionari con un fattorino, che formano già nel magazzino del Touring i sacchi suggellati dei volumi affrancati e timbrati, i quali lasciano il carro del Touring per l'ambulante postale delle ferrovie, che immediatamente li porta a destinazione.

***

Con questo, soci che attendete, vi abbiamo avvicinato di molto il volume che desiderate. Un po' di pazienza ed il portalettere compirà, con la consegna, il servizio postale tanto rigorosamente iniziato in partenza.

Una parte aliquota del lavoro di cui avete letto sarà in vostro possesso e rappresenterà un tutto a sè stante e completo.

Crediamo che la visione e lo studio della Guida vi compenseranno dell'attesa, di cui ormai conoscete le cause. Siate sicuri che nessun arresto e nessun rallentamento nel lavoro potrà ritardare la distribuzione della nuova pubblicazione; non si darà tregua all'operosità molteplice fino a che tutti i soci non saranno serviti secondo il loro diritto.

Qualche socio aspetterà invano: quegli di cui la copia, non raccomandata (1), avrà perso la via giusta, trovando inopinata destinazione anticipata presso qualche ignorato, quanto abusivo ammiratore delle opere turistiche....

Speriamo però che questi non desiderabili proseliti del Touring siano pochi. Ci vuol tanto poco — materialmente — ad esserlo in modo legittimo e palese e, d'altra parte, sono troppo note le doti del Personale delle Poste e dell'organizzazione di tutto il Servizio, alla regolarità del quale il Touring ha certo contribuito, per quel che riguarda la Guida, coi controlli speciali istituiti in partenza.

Dunque, a tutti, buon ricevimento del Volume, che, ormai noto *intus et in cute*, giungerà doppiamente gradito: pel riconoscimento di quanto di esso è stato detto e per la scoperta che individualmente ciascuno potrà fare di quanto è sfuggito a chi ne ha parlato e che il libro stesso dirà, nel linguaggio che tutte le cose — e specialmente quelle che condensano tanto lavoro — hanno per chi ne voglia intendere l'alto significato.

e. s.

(1) *Chi desiderasse per una assoluta sicurezza la spedizione raccomandata, può averla con un pagamento supplettivo da farsi* senza altro indugio *aggiungendo alla quota di riassociazione o di associazione* L. 0,65, *nel Regno.*

Per l'Estero la spedizione della Guida, tanto in via ordinaria quanto in raccomandazione, sarà fatta se e come le circostanze politiche e le condizioni dei servizi postali lo permetteranno. Per avere la spedizione raccomandata il Socio residente all'Estero dovrà mandare L. 1,20.

Il Touring premiato dalla Reale Società Geografica

con la Grande Medaglia d'oro

Domenica 13 Dicembre 1914, alle ore 10,30, nella Sala del Consiglio Direttivo del Touring Club Italiano, ha avuto luogo la consegna, da parte del Senatore Giovanni Celoria, espressamente incaricato dalla Reale Società Geografica, della Grande Medaglia d'Oro e del Diploma di Membro d'Onore, rispettivamente assegnati dalla Reale Società Geografica stessa al Touring Club Italiano e al suo Vice-Direttore Generale, Gr. Uff. L. V. Bertarelli.

Sono intervenuti alla cerimonia, per invito del Senatore Celoria, il Direttore Generale del Touring, Comm. Federico Johnson, il Vice-Direttore Generale, Gr. Uff. Luigi Vittorio Bertarelli, il Consiglio Direttivo ed il Collegio dei Sindaci del Touring, al completo, il Cav. Frigerio, in rappresentanza del Prefetto di Milano Senatore Panizzardi, il Tenente Generale Briccola, Comandante la Divisio[illegible]e Militare, il Cav. Uff. Besana, Vice-Presi[illegible]e della Camera di Commercio, il Nob[illegible] Luigi Origoni, Vice-Presidente della [illegible]taliana d'Aviazione, il Prof. Comm. [illegible] St[illegible]uzzati, Vice-Presidente della Lega Ae[illegible]azionale il Cav. Ghisi, Presidente del[illegible]zione di Milano del Club Alpino Ita[illegible], il Cav. Brigatti, Direttore Generale [illegible]l'A[illegible]tomobile Club di Milano, l'Avv. Mora, in rappresentanza della Lega Navale Italiana, ed altri rappresentanti di Associazioni ed Istituti; gli onorevoli Senatori Della Torre, Greppi, Mainoni d'Intignano, Mangili e Sormani; gli onorevoli Deputati Agnelli, Belotti, De Capitani, Gasparotto, il Colonnello Raffa Comandante il V° Regg. Alpini, il Cav. Uff. Avv. Felice Pizzagalli, Capo Console del Touring per Milano ed i Consoli: Cav. Avv. Capettini, Dott. Frigerio, Miolatti, Cav. Negri, Cav. Ing. Villa e Dott. Villa.

Prese la parola il Senatore Giovanni Celoria, che comunicò le adesioni degli assenti, omettendo la lettura delle lettere, tutte esprimenti plauso al Touring ed a L. V. Bertarelli. Scusarono la propria assenza: il Senatore Panizzardi, Prefetto di Milano, S. E. il Ten. Gen. Camerana, Comandante il III Corpo d'Armata, S. E. Rava Vice-Presidente della Camera dei Deputati, i Senatori March. Ponti, Bergamasco, Esterle, Mangiagalli, Salmoiraghi, Pirelli, Conti e Canzi, gli On. Candiani e Bignami, il Cav. Cavazzana, Direttore dell'Ufficio Metrico di Milano ed altri.

Il Senatore Celoria, dopo ringraziati gl'intervenuti, pronunciò un nobile discorso, in cui pose in rilievo l'opera compiuta dal Touring, tanto dal lato dell'organizzazione del più possente e numeroso fascio nazio-

nale, quanto dal lato della diffusione della coltura turistica e geografica, che la Reale Società Geografica ha voluto specialmente segnalare.

Esaminò il cammino percorso dal nostro Sodalizio e lo mise a raffronto con quello delle altre grandi Associazioni Nazionali, sorprendendo, fra le cause della particolare fortuna che arrise al Touring, certi elementi imponderabili, inerenti agli scopi ed al programma dell'Associazione, non meno che agli uomini che la guidarono, dalle sue oscure origini al suo presente radioso.

Citò le caratteristiche peculiari del Touring: la quota piccola, modestissima, fatta pagare ai Soci, alla quale sta di fronte il corrispettivo di valore ben superiore, incentivo per il raggiungimento di una massa sociale così rilevante; le centinaia e centinaia di Consoli e di Capi Consoli uniti e disciplinati per l'Istituzione; le iniziative geniali, le pubblicazioni frequenti e via via opportunissime, che fecero nascere e svolgere fra noi il gusto e la passione del viaggio, di cui l'arte il Touring insegnò e disciplinò, rivelando così l'Italia nostra geografica agli italiani stessi, agli italiani della generazione che sta per tramontare, agli italiani della generazione che sta ritta ora in piedi, agli italiani della generazione che sorge.

Messa poi in evidenza la portata delle opere di divulgazione geografica dovute al Touring e rilevato così il carattere della ricomcietà Geografica, il Sen. Celoria consegnò, pensa assegnata al Sodalizio dalla Reale Sofra gli applausi dei presenti, al Direttore Generale, Comm. Federico Johnson, la grande medaglia d'oro ed il relativo diploma. Dopo di che rimise al Gr. Uff. L. V. Bertarelli il Diploma di Membro d'Onore della Reale Società Geografica stessa, ponendo in rilievo l'opera personale da lui svolta, per la direzione delle pubblicazioni cartografiche e turistiche, di cui la Società ha voluto distinguere la benefica influenza per la cultura popolare.

Risposero al Sen. Celoria, ringraziando pel Touring e personalmente, il Comm. Johnson ed il Gr. Uff. Bertarelli, dimostrando la grande compiacenza loro cagionata dalle tanto onorifiche manifestazioni della Reale Società Geografica, che tanto più sono significative, quanto più rare e severamente scelte furono le uguali occasioni di premi ad Enti o persone.

Taciutisi gli applausi che salutarono le parole con cui il Cav. Frigerio recò l'adesione del Sen. Panizzardi Prefetto di Milano ed il Prof. Comm. Buzzati il fraterno sentimento della L. A. N., agli invitati fu offerto un rinfresco, dopo il quale ebbe luogo la visita di tutti gli Uffici del Touring in pieno funzionamento, che rivelarono a quanti non li conoscevano i particolari della loro organizzazione, disciplinata ed opportunamente preordinata ai servizi del Sodalizio.

In Italia furono dal 1871 ad oggi assegnate dalla Società Geografica Italiana queste medaglie d'oro:

Raimondi dott. prof. Antonio, 1871 - Negri barone Cristoforo, 1873 - Beccari dott. Edoardo, 1874 - Piaggio Carlo, 1874 - Gessi Romolo, 1876 - D'Albertis Luigi Maria, 1878 - Savorgnan di Brazzà conte Pietro, 1879 - Chiarini ing. Giovanni, 1881 - Massari comandante Alfonso Maria, 1881 - Matteucci dott. Pellegrino, 1881 - Antinori marchese Orazio, 1883 - Antonelli conte Pietro, 1883 - Cecchi cap. Antonio, 1884 - Doria marchese Giacomo, 1885 - Casati magg. Gaetano, 1891 - Bottego cap. Vittorio, 1894 e 1898 - Ruspoli (dei principi) don Eugenio, 1895 - Sacchi dott. Maurizio, 1898 - Vannutelli Lamberto, capitano di corvetta, 1898 - Citerni Carlo, capitano di fanteria, 1898 - Dalla Vedova prof. senatore Giuseppe, 1899 - S. A. R. Luigi Amedeo di Savoia, Duca degli Abruzzi, vice ammiraglio, 1900 e 1907 - Cagni Umberto, contrammiraglio, 1900 - Boggiani Carlo, 1903 - R. Istituto Geografico Militare, 1905 - Istituto Idrografico R. Marina, 1905 - R. Ufficio Geologico, 1911 - Club Alpino Italiano, 1912 - Touring Club Italiano, 1914.

I membri d'onore sono:

S. A. R. il Principe Tommaso, Duca di Genova, ammiraglio - S. A. R. il Principe Luigi Amedeo, D... degli Abruzzi, vice ammiraglio - Beccari dott. ... - Bertarelli Gr. Uff. Luigi Vittorio, Vice-Diret... Touring Club Italiano - Borghese principe ... vanni - Bricchetti-Robecchi ing. cav. Luigi - D... cap. cav. Enrico Alberto - Modigliani dott. ...

UNA NUOVA INIZIATIVA DEL TOURING

Concorso per un parafango d'automobile

Gli esseri umani si possono dividere in tre grandi categorie: quelli che vanno quasi sempre a piedi, quelli che vanno quasi sempre in automobile, e quelli che chiameremo anfibi, perchè girano ora a piedi ed ora in automobile.

Tanto i primi, quanto i secondi, quanto i terzi sono in grado di apprezzare l'opportunità di una nuova iniziativa del Touring, piccola in apparenza, ma non senza importanza nelle sue finalità

A più d'uno di coloro che ci leggono è senza dubbio toccato più volte di passeggiare pacificamente per una bella strada, e di incontrare o venire sopraggiunti da un'automobile che correva trionfalmente per la sua via. Anche senza attendere il rauco suono della corna ammonitrice, il modesto pedone si è ritirato sul ciglio della strada per lasciar libera questa al bello ed orribile mostro trasvolante, magari colla buona intenzione di ammirarlo e di augurargli buon viaggio; quand'ecco.... plaff, una zaffata di fango gli schiaffeggia e gli insudicia il viso, gli impillacchera le vesti, e gli cava dal petto una ben nutrita serqua d'accidenti contro l'automobilista, il quale in fondo non ha colpa alcuna della pioggia caduta il giorno antecedente, e del fango formatosi nelle carreggiate e nelle pozzanghere, e del fatto che il fango violentemente compresso scoppia come una bomba e si proietta villanamente sui modesti pedoni, i quali in questo inconveniente trovano una delle cause del loro odio misoneistico contro l'automobile.

L'inconveniente fu notato anche dall'automobilista, che sa benissimo quali sono gli effetti materiali e morali di simili casi, e usa (se è un essere ragionevole) tutti i mezzi per prevenirli ed evitarli, ma si trova egli stesso di frequente sorpreso dal fatto, perchè non è ancora stato possibile al Touring di mettere un palo indicatore, visibile a distanza, presso ogni pozzanghera, e l'automobilista sa benissimo che traversando viuzze strette in paesi non selciati o male selciati, se non solleva la polvere provoca la pioggia di fango dal basso all'alto, disturbando, insudiciando, danneggiando persone e cose e provocando proteste che sono tutt'altro che ingiustificate.

Chi ha viaggiato di frequente a piedi ed in automobile, ha avuto occasione di ben studiare la questione sotto i due aspetti, dal basso e dall'alto; e poichè non si possono chiudere le strade nè agli automobilisti nè ai pedoni, e poichè sì gli uni che gli altri hanno diritto di non subir disturbi e danni, così molti si sono fatta la domanda: «*Ma che non sia proprio possibile il porre rimedio ad un simile inconveniente?*

Il Consiglio del Touring crede che ciò sia possibile; ed è appunto per iscoprire la strada che [illegible]duce alla meta che esso ha aperto un [illegible] di cui più sotto riportiamo il pro[illegible]

[illegible] [illegible]glia saperne di più si rivolga al Tou[illegible] noi per conto nostro auguriamo che [illegible]anismo sia presto inventato ed adot[illegible]ervirà anch'esso ad avviare l'umanità [illegible]quella pacificazione sociale che appare [illegible]lontana in quest'epoca di guerra!

PROGRAMMA.

Art. 1. — L'apparecchio, per rispondere pienamente agli scopi del concorso dovrà essere principalmente efficace, solido e durevole;

dovrà essere di facile ed economica applicazione alle vetture, siano esse nuove o già in esercizio;

dovrà potersi montare e togliere rapidamente e facilmente in modo da poter venire messo e tolto in corso di viaggio;

non dovrà in nessun caso esser di pericolo alle persone o recare nocumento alla vettura sulla quale è montato; anzi l'estetica della vetttura non dovrà per effetto dell'apparecchio essere troppo menomata;

l'apparecchio dovrà essere di piccolo costo.

Art. 2. — Sono stabiliti i seguenti premi:

Un premio di **L. 1500**
» » » » **500**
» » » » **300**
» » » » **200**

Art. 3. — La Giuria ha facoltà di una eventuale suddivisione di ciascun premio in due, ma non più di due parti uguali. Essa aggiudicherà il primo premio soltanto nel caso in cui ritenga felicemente risolto il problema posto dal programma: gli altri premi potranno eventualmente essere assegnati anche a solo titolo di incoraggiamento.

Art. 4. — I premi predetti verranno aggiudicati inappellabilmente da una Giuria composta come sotto è detto.

Art. 5. — L'esame degli apparecchi presentati e l'esperimento pratico di questi sarà fatto da una apposita Giuria per la quale verranno officiati a fornire Rappresentanti:

Il Touring Club Italiano;
L'Automobile Club d'Italia;
Gli Automobile Clubs affiliati all'Automobile Club d'Italia;
L'industria della carrozzeria e l'industria dell'automobile;
L'Amministrazione Provinciale di Milano, quale Ente che ha governo di strade;
I Ministeri interessati.

Art. 6. — Non si ammettono al Concorso semplici disegni o progetti, ma soltanto apparecchi effettivi, eventualmente corredati da altri documenti.

Art. 7. — Oltre all'apparecchio iscritto al concorso e che servirà per l'esame oggettivo, il concorrente dovrà presentare almeno un giuoco completo per una vettura, e questo onde permettere l'esperimento pratico che la Giuria è facoltizzata a farne.

Art. 8. — Nessuna responsabilità spetta alla Giuria per il consumo, i guasti ed anche per la distruzione degli apparecchi esperimentati.

Art. 9. — Gli apparecchi presentati devono essere di proprietà dichiarata e protetti da un brevetto o almeno corredati da documenti che comprovino l'avvenuta regolare domanda di brevetto.

L'apparecchio che ottenesse il primo premio o i due apparecchi che eventualmente ottenessero insieme il primo premio suddiviso secondo la facoltà accordata alla Giuria, diventano proprietà del Touring che avrà la libera disponibilità in Italia di esso apparecchio, come in Italia potrà valersi del trovato descritto nel brevetto. Tutti i diritti per l'estero restano riservati all'autore.

Art. 10. — Il Touring, qualora il Concorso abbia un soddisfacente risultato, intende valersi del ritrovato o dei ritrovati per diffonderne il più possibile l'applicazione, allo scopo di giovare all'equo uso delle strade da parte degli utenti.

Art. 11. — Il Concorso resta aperto fino alle ore 18 del 31 Maggio 1915. Entro questo termine ogni apparecchio concorrente dovrà essere consegnato alla sede del Touring Club Italiano (Via Monte Napoleone, 14, Milano).

LA CAROVANA INVERNALE DEL T·C·I A COURMAYEUR

24 FEBBRAIO - 1 MARZO 1915.

Dal giorno in cui il Touring Club Italiano lanciava per il primo l'idea della creazione di stazioni alpine invernali in Italia ad oggi sono passati cinque anni, e il dire che i risultati siano stati quali l'inizio aveva lasciato sperare sarebbe asserire cosa non perfettamente conforme al vero.

Chi ha preso parte alla prima carovana invernale organizzata dal Touring nel 1910 nella bellissima conca di Madesimo ricorda infatti l'entusiasmo, lo stupore, quasi, degli intervenuti per gli spettacoli di meravigliosa bellezza che si offrivano ai loro occhi, mentre le squadre dei nostri Alpini, partecipanti alla gara organizzata per la circostanza dal benemerito Ski Club di Milano, solcavano silenziose e veloci i vasti campi di neve, ed un manipolo di virtuosi dello ski strappava grida di ammirazione coi salti prodigiosi che avevano tutta la grazia e la sicurezza del volo.

IL COLLE DELLA SEIGNE E L'AIGUILLE DU GLACIER.

Parve che un soffio di vita nuova animasse il paesaggio magnifico e la gioventù che vi si era dato convegno: parve assicurato il successo al turismo invernale italiano.

E si attese che gli albergatori, chiamati a questa nuova esplicazione della loro attività e alla opportunità di approfittare dell'entusiasmo suscitato da quel primo esperimento per tentare di deviare la corrente dei turisti, diretti all'inizio di ogni stagione invernale alla vicina Svizzera, in favore delle nostre vallate alpine, si accingessero a dotare i loro alberghi di tutte quelle comodità che le esigenze del nuovo sport e della nuova clientela richiedevano.

Ma pochissimi risposero all'appello, nè l'opera loro fu quale era lecito sperare: e mentre i cultori dello sport invernale aumentavano di anno in anno ed accorrevano in [illegible] tutte quelle [illegible]lità che ac[illegible] no a [illegible] dal loro [illegible] e ad inizi[illegible] riodi di vita sana ed attiva nello splen[illegible] nella purezza delle nevi, dimostrando così [illegible] mente la bontà della nostra iniziativa e la [illegible] bilità di un suo duraturo successo, gli alb[illegible]

VECCHIE CASE DI COURMAYEUR SOTTO LA NEVE.

tori limitavano l'opera loro a pochi e modesti tentativi che nulla avevano dell'ardimento e dello slancio col quale i colleghi stranieri avevano saputo affermarsi in questo nuovo campo aperto all'industria loro.

Le stagioni invernali svoltesi negli scorsi anni a Ponte di Legno, allo Spluga, al Mottarone, a Limone Piemonte, e l'attuale promettente stagione di Gressoney dimostrano quale fonte di benessere e di energie rappresenterebbe per le nostre magnifiche vallate alpine l'incremento degli sports invernali, qualora fosse assecondato e sorretto dagli enti che ne ritraggono il maggiore beneficio, vale a dire dagli albergatori.

Ad ogni modo il Touring, fedele al suo programma, vuole quest'anno far conoscere ai suoi Soci, amanti dei salutari esercizi sulla neve e sul ghiacciio, un'altra gemma [illegible] Courmayeur [illegible] quale dom[illegible]sa pu[illegible] Rob[illegible]ngers[illegible] [illegible] dell[illegible] eg[illegible] [illegible]he in[illegible] n[illegible] a g[illegible] [illegible]an[illegible]ggi[illegible] questa nuova esplicazione del[illegible] [illegible]ortiv[illegible] italiana. Già il nome è per se [illegible]ocatore di meravigliose visioni di bel[illegible] [illegible]a Ivrea, ove si entra nella stretta delle gole valdostane, ad Entrèves, che par rannicchiato quasi per freddo ai piedi del Monte Bianco, è tutta una successione di panorami grandiosi, di vette lanciate alla conquista del cielo, di ghiacciai risplendenti nelle lontananze azzurrine, mentre ad ogni sbocco di valle avanzi di castelli e di rocche ricordano l'antica grandezza delle signorie feudali che si contesero il dominio della bellissima regione.

A Courmayeur, poi, si apre uno degli anfiteatri alpini più imponenti: è tutta la catena del Monte Bianco, del gigante delle Alpi, che offre al visitatore una visione prodigiosa di picchi e di ghiacciai, tra i quali si annidano i rifugi del Club Alpino, ove sosta la gioventù ardimentosa nelle sue scalate alle vette solatie. La Grande Jorasse, il Dente del Gigante, il Monte Bianco, l'Aiguille Noire de Pétéret, l'Aiguille du Glacier, sono le gigantesche sentinelle del maggior baluardo d'Italia, ai cui piedi riposa Courmayeur,

L'OSPIZIO DEL PICCOLO SAN BERNARDO TRA LE NEVI.

conca in vivo smeraldo tra foschi passaggi dischiusa.

Nell'inverno le praterie e i fianchi delle valli si tramutano in vasti campi di neve, offrenti

L'ALTA VALLE DELLA DORA DAL RIFUGIO TORINO (SOPRA COURMAYEUR). *(fotografie Brocherel).*

lunghi e splendidi percorsi agli skiatori. È la vallata ne conta già un grande numero e di ottimi: le Guide di Courmayeur, conosciute tra le migliori del mondo, che hanno riaffermato le virtù dell'alpinismo italiano all'Himalaja, nell'Alasca, al Ruvenzori, al Polo Nord, dovunque l'ardimento umano ha schiuse nuove vie alla scienza e all'idealità, lasciano nell'inverno la piccozza per gli ski e, lanciando i loro allegri *jodels,* si abbandonano a vertiginose volate lungo i pendii del Colle della Seigne e del Colle del Ferret.

Il Touring invita dunque i suoi Soci a visitare questa superba vallata nei giorni dal 24 Febbraio al 1° Marzo. Non ci è possibile riassumere oggi i particolari del programma, nè le condizioni per l'iscrizione, che la Commissione espressamente delegata sta concretando sul luogo. Chi desidera godere alcuni giorni di divertimento in una sana pienezza di moto, mandi la sua adesione preventiva e, appena pronto, gli sarà spedito il programma.

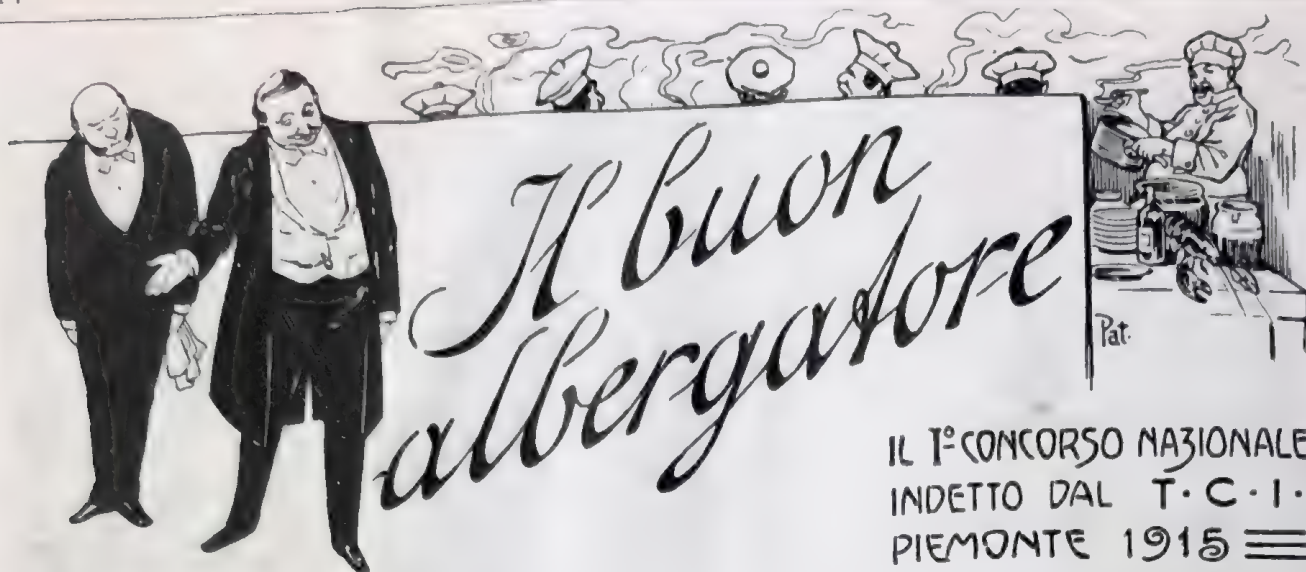
Possiamo però assicurare fino da questo momento che vi sarà inclusa una escursione alla Thuile, sulla strada del Piccolo San Bernardo, di grandissimo interesse per la bellezza incomparabile della via di accesso e per la grandiosità del panorama che essa consente. Il breve soggiorno comprenderà inoltre una gita al Santuario di Notre Dame de Guérison, dal quale si gode un superbo colpo d'occhio sul ghiacciaio della Brenva, e, per coloro che non avranno tema di affrontare alcune ore di cammino su neve, completamente al sicuro da ogni pericolo, la salita al Colle Chécouri (metri 1880), da cui si ammira in tutta la sua imponenza la parte meridionale della Catena del Monte Bianco, dal Colle del Gigante al Colle della Seigne. Di fronte si erge l'ardita piramide dell'Aiguille Noire de Pétéret, colle caratteristiche Dame Inglesi e il Fauteuil des Allemands, costituenti nell'insieme una delle visioni più grandiose d'alta montagna.

Infine la Carovana assisterà ad una grandiosa competizione tra una settantina di skiatori di tutte le vallate alpine d'Italia, che, su di un percorso di 30 chilometri e con un dislivello di un migliaio di metri, si contenderanno il primato in una gara superba dovuta all'iniziativa della *Gazzetta dello Sport,* col concorso del Ministero della Guerra e del nostro Touring e col patrocinio della Federazione dello Ski: una manifestazione di forza e di ardimento destinata a diffondere nelle nostre belle vallate alpine l'amore e la conoscenza dell'utilissimo sport dello ski.

La Commissione confida nell'intervento di tutti coloro che amano la montagna e che desiderano opporre alle fatiche del lavoro quotidiano una settimana di salutare reazione all'aperto, nella purezza dei cieli e delle nevi, atta a ridonare al corpo le energie delle quali abbisogna, mentre concede agli occhi la visione confortatrice delle bellezze della Patria nostra!

LA COMMISSIONE
DI TURISMO INVERNALE.

Le iscrizioni sono limitate a 100: [illegible] assic[illegible] il diritto di precedenza, favori[illegible] unitam[illegible] all'adesione preventiva, l'antici[illegible]

La qu[illegible] complessiva da Milano (compre[illegible] in ferrovia in 2ª Classe, di andata e ritorn[illegible] rerà le L. 140.

Rammentiamo ai proprietari e direttori degli alberghi del Piemonte che col 30 aprile c. a. si chiuderanno le inscrizioni al primo Concorso Nazionale del « Buon Albergatore », per essi indetto dal T. C. I. per l'anno 1915.

Tenendo presente che è pur sempre « il buon padrone quegli che fa buona la casa », il Touring si è proposto di premiare, con questa sua nuova iniziativa, quegli albergatori di medio ordine della suddetta regione, che avranno dimostrato di aver posto ogni cura nell'introdurre nei loro alberghi quelle migliorie e quelle innovazioni aventi lo scopo precipuo di appagare sempre meglio le ognor crescenti esigenze della vita moderna.

Le norme del Concorso, oltre ad essere già state esposte nel numero di febbraio 1914 di questa « Rivista » a pagina 91 e seguenti, sono contenute nell'apposito Programma-regolamento, che la scrivente Commissione invierà gratuitamente, assieme al modulo per domanda di regolare ammissione, a chiunque glie ne farà debita richiesta.

Gli inscritti fino al 15 dicembre 1914 hanno ormai raggiunto il numero considerevole di 86; noi non crediamo però di essere con questi pervenuti al limite massimo, ma speriamo invece che altri ancora verranno, in questi ultimi mesi di tempo utile, ad ingrossare la schiera dei concorrenti.

I premi messi a disposizione dal Touring, consistenti in medaglie d'oro, d'argento e di bronzo, in diplomi d'onore, in pubblicità interamente gratuita, ecc., sono in numero indeterminato, mentre già circa una cinquantina sono quelli speciali e di grande importanza (denaro, mobili, vini vermouth e spumanti, liquori, paste alimentari, olii, cioccolato, inserzioni gratuite di propaganda in giornali, riviste e in orari ferroviari, ammissioni gratuite ad associazioni professionali, medaglie e targhe d'oro, d'argento e di bronzo, diplomi al merito, ecc. ecc.), che, via via, sono venuti offrendo con cortese spontaneità Deputazioni provinciali, Municipii, Camere di Commercio, Associazioni Sportive, Istituti di Cultura, la Direzione delle Ferrovie dello Stato, la Società Italiana degli Albergatori, ed un numero rilevante di primarie Case industriali e commerciali nostrane.

Un elenco completo tanto degli albergatori inscritti — suddivisi per provincie, circondari e comuni — come dei vari premi ora sommariamente ricordati, è riportato nei numeri di ottobre e dicembre 1914 della « Rivista », e ad essi rimandiamo quei lettori che desiderassero averne precisa cognizione, mentre esprimiamo la fiducia che accanto ai futuri concorrenti, si aggiungeranno pure in breve nuovi e considerevoli premi.

Ci rivolgiamo poi con calda raccomandazione ai Signori Consoli e Soci del T. C. I. che risiedono in Piemonte o che in quella regione hanno occasione di recarsi, affinchè vogliano esserci solerti ed efficaci collaboratori nello svolgimento dell'opera che abbiamo intrapresa, poichè la buona riuscita della nostra iniziativa molto dipenderà anche da essi e dalla loro attività.

L'aiuto che loro chiediamo è aiuto di propaganda, esercitata instancabilmente presso quegli albergatori coi quali potranno intrattenersi e rivolta a far loro comprendere tutta l'importanza del Concorso e i vantaggi morali e materiali che da esso deriveranno, in primo luogo, agli albergatori medesimi e, secondariamente, ad un Paese come il nostro, che tutto ha da guadagnare da una moderna e razionale organizzazione alberghiera.

I nostri albergatori debbono persuadersi che il saper introdurre in una casa, a tempo opportuno, quelle utili innovazioni e migliorie che sono richieste dai gusti e dalle esigenze moderne, vuol dire mettere quella casa in una particolare condizione di favore, rispetto alle altre che tali criteri di organizzazione non sanno o non vogliono seguire.

A tutti gli albergatori poi, concorrenti o no, non ci stancheremo mai dal raccomandare loro l'esercizio costante delle norme della *pulizia, dell'ordine e della semplicità,* poichè sono doti tali queste che, quasi diremmo, costituiscono da sole le *virtù cardinali* del buon albergatore.

Chi vuole, dunque, prendere parte al nostro Concorso, ci invii con sollecitudine la propria domanda d'inscrizione, alla quale saremo lieti di far buona accoglienza.

**LA COMMISSIONE
MIGLIORAMENTO ALBERGHI**

VERCINGETORICE GETTA LE ARMI AI PIEDI DI CESARE VINCITORE.

.... gorgoglia sangue nei secoli
la faticosa storia degli uomini.
CARDUCCI, *La Guerra.*

Mentre le terre di Francia sono insanguinate da una guerra di sterminio e vi si combatte una lotta che può decidere delle sorti future di quel paese, il pensiero corre a un'altra guerra, ormai lontana ne' tempi, che vi fu combattuta e ne segnò veramente e per sempre il destino: quella che Cesare vi condusse per l'impero di Roma e della civiltà latina.

E il pensiero subito corre a quel volume dei *Commentari* di Cesare de' quali molti non conservano che una dolorosa reminiscenza come di uno strumento di supplizio negli studî ginnasiali, e che pure è uno dei libri di più alto interesse che l'antichità ci abbia tramandato. Lo lessero i Romani con curiosità non meno avida di quella con cui noi leggiamo i racconti che i *reporters* mandano dal teatro della guerra; chè se il narratore — come vogliono i critici — non sempre seppe o volle dire tutto il vero e solo il vero, chi l'accuserebbe oggi, che i comunicati degli Stati Maggiori si contraddicono e si smentiscono a vicenda?

Non sia inutile rievocare in queste pagine, vibranti di tanta vita moderna, quel lontanissimo passato in cui pur si preparavano i destini della Francia moderna: la luce del presente getterà qualche bagliore sulle figure e sui fatti antichi a farli parere più vivi e più vicini: Cesare e Guglielmo, Vercingetorice e Joffre, la caduta di Liegi sotto i mortai tedeschi e quella di Avarico sotto le torri mobili, sono protagonisti e drammi che hanno qualche rispondenza e si richiamano nei tempi; nè con altro animo considereranno i fatti della guerra presente coloro «che questo tempo chiameranno antico» di quello che noi portiamo nella lettura della guerra gallica.

***

Nell'anno 57 av. Cr. a Caio Giulio Cesare veniva affidato per cinque anni, con decreto di popolo — che si preparava, incosciente e volonteroso, il futuro dittatore — il governo della Gallia Cisalpina; terra allora, come fu detto, di pascoli e di boschi, non di guerra. Ma poichè al di là dell'Alpi occidentali rumoreggiavano moti di popoli o mal sottomessi o poco sicuramente amici, il Senato credette bene aggiungere alla Gallia Cisalpina la Transalpina, fors'anche per ra-

... I ROMANI COSTRUSSERO UN TERRAPIENO DI VENTICINQUE METRI D' ALTEZZA ...

gioni segrete di politica interna, perchè si allontanava più da Roma un pericoloso avversario. E invece gli si dava il modo e l'occasione di temprarsi un poderoso strumento di dominio!

E già nell'anno 56 Cesare passava le Alpi chiamato da un pericolo imminente. Gli Elvezi, mal contenuti da' loro stretti confini e bisognosi di terre, invadevano la Gallia: li spingeva quel medesimo bisogno di espansione per cui oggi par poco ai popoli germanici il loro paese, e invadono prima colle industrie che colle armi le vie del mondo.

Roma aveva già tremato al pericolo di tali trasmigrazioni di popoli quando il torrente de' Cimbri e de' Teutoni aveva invaso la Gallia e l'Alta Italia ed era stato a stento trattenuto dalle vittorie di Mario; l'avrebbe sentito più grave quattro secoli dopo quando quel torrente, più vasto, più incalzante, avrebbe rotto le dighe e travolto l'impero. Ma allora contro gli Elvezi era Cesare.

* * *

Giova qui fare un'osservazione e un confronto. Mentre i generali che comandano sulle rive dell'Aisne e della Mosa, della Vistola e del San sono cresciuti e incanutiti fra le armi, uscendo da accademie militari dove hanno studiato storia militare e geografia, e hanno meditato sui libri di tattica e di strategia, i generali romani altra preparazione non [illegible]vano se non quella del servizio militare che doveva necessariamente precedere l'inizio della loro carriera politica. Avveniva quindi il caso che un cittadino, avvezzo forse alla vita gaudente di Roma e più pratico dei segreti della Suburra che di strategia, fosse chiamato, per ufficio di pretore o di propretore, di console o di proconsole, a comandare un corpo d'esercito, a guidarlo in ardue operazioni di conquista, a condurlo forse in terre lontane che gli erano del tutto ignote.

È vero che i soldati erano in gran parte de' veterani, e che il corpo dei centurioni provati in tante battaglie portava un prezioso sussidio di esperienza; ma il comando, la direzione, la responsabilità pesavano pur sempre su chi aveva l'*imperium* e doveva condurli alla vittoria o alla sconfitta.

Vita da gaudente e da prodigo aveva fatto Cesare per molt'anni, tanto che gli fu possibile recarsi al suo ufficio di propretore in Ispagna solo perchè Crasso, per ragioni politiche, gli pagò i debiti ingenti; e quando vi si recò non aveva mai comandato nemmeno un manipolo di legionari. Ed ecco che noi lo vediamo in Ispagna condurre fortunate spedizioni contro tribù bellicose fin nel lontano paese dei Lusitani, il Portogallo; e dopo il consolato, alla conquista d'una vasta regione popolata da gente guerriera, nuova a lui di clima, di costumi, di lingua, di armi. Non v'era allora uno Stato Maggiore che preparasse in tempo di pace i piani di guerra per le future possibili spedizioni.

Come un tal sistema, così diverso e in opposizione con quello de' tempi nostri portasse — sia pure con qualche disastro — alla conquista del mondo, non è luogo di domandarci e di spiegare in questo momento, mentre Cesare sta di fronte al popolo Elvetico che sciama oltre il Rodano, minacciando la Gallia e di lì i possedimenti romani. Da una statistica trovata nel campo degli Elvezi dopo la loro sconfitta, e riferita da Cesare, risul-

... BASTAVA CHE APPARISSE L'UOMO A RACCOGLIERE E DISCIPLINARE LE FORZE DIVISE ...

terebbe che il numero del popolo emigrante era di 368.000, di cui 92.000 atti alle armi; ne sarebbero scampati, rientrando nei loro confini, 110.000.

* * *

Ma scongiurato questo pericolo, un altro ne appariva sull'orizzonte; torme di Germani, passato il Reno, cercavano anch'esse bottino e sedi nelle più fertili terre della Gallia — erano gli antenati di quelli che oggi, con più terribile minaccia, devastano il suolo di Francia — e ne era capo Ariovisto, un audace cosciente della forza propria e del suo popolo, come un Kaiser moderno.

Tanto paurosa era la fama della forza dei Germani, della loro corporatura, del loro impeto, che al pensiero di dover combattere con essi i legionari romani — forse per la prima volta — ne furono sgomenti, e sentivano così la certezza d'essere sconfitti che, chiusi nelle tende, lamentavano il loro destino e dettavano i testamenti come alla vigilia della morte. Se Cesare ce lo dice è perchè la parola sua mutò poi i timidi in eroi e la previsione d'un disastro nell'esultanza d'una vittoria.

Ma prima di venire alla battaglia convennero i due capi a un colloquio: la sola diplomazia possibile in quella circostanza. Si incontrarono in un vasto piano dove sorgeva isolato un tumulo, ed eran seguiti ciascuno da un corpo di cavalleria che rimase a distanza. Erano di fronte, senza saperlo, i rappresentanti delle due forze che avrebbero un giorno ancor lontano lottato per l'impero: la forza latina e la forza tedesca; due razze e due civiltà che ancor oggi paion cozzare per la supremazia del mondo.

Egualmente recise e fiere furono le parole che si scambiarono e tali che non rimaneva ormai che la ragione delle armi: Ariovisto fu volto in fuga e scampò a stento, con pochi de' suoi, oltre il fiume, sulle cui rive non risonava ancora il vigile canto della *Sentinella del Reno.*

* * *

Questi furono i prodromi della vera e propria campagna gallica: prodromi così minacciosi che destarono giustamente il sospetto e la paura di quanti popoli gallici conoscevano già per esperienza altrui che cosa volesse dire la vicinanza del legionario romano ai propri confini.

E per la prima volta nella storia incontriamo in azione quel popolo che oggi più d'ogni altro sente così duramente le calamità della guerra, e così duramente sconta quell'amore di libertà che già allora lo trasse — non neutro — a pigliare le armi contro Cesare: i Belgi. Stesi entro più vasti confini, dal Reno alla Senna e alla Marna, erano

della Gallia i più bellicosi e furono i primi a insorgere contro la minaccia romana.

Leggiamo che, rotta la guerra, Cesare occupò tosto una forte posizione sull'Aisne...; tanto certi luoghi son predestinati a una funzione nella grande storia! Ma fu guerra aspra; e in uno scontro i Romani sarebbero stati sopraffatti se Cesare, come Napoleone ad Arcole, non avesse trascinato col suo esempio le schiere vacillanti: strappato lo scudo a un soldato si buttò nelle prime file, chiamando a nome i suoi centurioni fedeli, chè non lasciassero solo il loro capitano. L'atto decise della vittoria, ma in questo come in tant'altri momenti vien da domandarsi: e se un giavellotto gallico avesse trafitto a morte Cesare in quella mischia, quale sarebbe stata la storia di Roma e del mondo?

Vinti i Belgi, non c'era popolazione in Gallia che osasse opporsi ai Romani; indipendenti rimanevano solo le selvagge tribù della costa che oggi porta i nomi di Piccardia e di Fiandra francese, dove ormai si sono spinti gli eserciti contrari di Francia e di Germania. Erano popolazioni marinare e a vincerle Cesare, con quella sua imperiosa rapidità più forte d'ogni ostacolo, comanda la costruzione di una flottiglia di navi. Là, pressappoco dove oggi le corazzate inglesi bordeggiano a guardia e sbarcano le truppe alleate, comparvero le navi romane contro le 220 nemiche: ridicole forze di fronte ai nostri colossi d'acciaio, ma non era certo minore l'accanimento che spiegarono nello scontro, nè minori forse furono gli effetti della vittoria e della sconfitta.

Così in tre campagne Cesare aveva steso il dominio e il terrore di Roma dal Reno e dal monte Giura all'Oceano occidentale. Quando a Roma giunse il comunicato ufficiale di tanta fortunata impresa, il Senato decretò quindici giorni di pubbliche preghiere di ringraziamento, il *Te Deum* romano; che anche allora la divinità era a servizio delle ambizioni dei popoli e gli dei di Roma picchiavan sodo sulle minori divinità barbariche. Giove Capitolino era più forte del dio dei Druidi.

* * *

Nei due anni seguenti, il 55 e il 54, due straordinarie notizie corsero per Roma e la commossero di trepidazione e di orgoglio: Cesare, a dissipare il pericolo germanico sempre incombente, dopo avere inflitto ai Germani una tremenda sconfitta, aveva passato il Reno; Cesare a sventare gli aiuti che a una ribellione della Gallia potevan venire dalla Britannia — già allora c'era un'alleanza nel pericolo — aveva piantato l'aquila sui lidi britannici.

Il Reno, Cesare volle passarlo sopra di un ponte e non per traghetto di navi, ed è altamente significativa e *romana* la ragione che egli dà di questa sua decisione: che passare il fiume con navi « *non gli pareva conforme alla dignità sua e del popolo romano* ». Oggi, gettare un ponte sopra un gran fiume è opera che il genio militare compie in non molte ore, come una manovra; ma Cesare non si trainava dietro i pontoni, nè mai, prima d'allora, un esercito romano aveva valicato su di un ponte un vasto fiume come il Reno.

Compì il ponte in dieci giorni, e nelle pagine de' suoi *Commentari* ci è dato seguire via via il processo di costruzione a cominciar dal taglio degli alberi nelle foreste vicine; i barbari dovettero guardare maravigliati e sbigottiti il procedere dell'ardita impresa, finchè, gettate le ultime traverse, il ponte risonò sotto il passo dei legionari che marciavano ad affermare la prima volta il futuro dominio di Roma sulle terre di Germania.

Brevi furono le campagne di Germania e di Britannia, seguite più tardi da un'altra incursione, e fatte piuttosto come un ammonimento e un'affermazione che non con intento di conquista; ma pensiamo alla viva curiosità che dovevano destare in Roma le notizie di queste spedizioni in paesi così nuovi e remoti. Tali notizie giungevano a Roma più regolarmente che non pensiamo, benchè così scarsi fossero allora, in confronto de' nostri, i mezzi di comunicazione e nessun *reporter* seguisse gli eserciti combattenti: giungevano per corrieri attraverso le Alpi le notizie ufficiali al Senato e per la stessa via le lettere private che parlavan delle vicende di guerra e de' nuovi paesi veduti.

Un interessante accenno a tali relazioni private ci è conservato in una lettera di Marco Cicerone al fratello Quinto che si trovava appunto al seguito di Cesare e che gli aveva mandato notizie dalla Britannia dove erano sbarcati: « *O quanto gradita* — scriveva Marco — *mi giunse la tua lettera dalla Britannia! Avevo paura dell'Oceano, avevo paura dell'approdo nell'isola; quanto agli altri pericoli non è che non ne faccia conto, ma son più ragione di speranza che di timore e sto più col cuore sospeso di aspettazione che di paura. Tu sì hai buona materia da scrivere: climi, paesaggi, costumi, genti, battaglie; e qual capitàno poi!* »

E all'amico Attico scriveva in quei giorni: « *Sto in aspettazione dell'esito della guerra britannica; si sa infatti che l'approdo all'isola è difficilissimo per le alte scogliere. È noto che in quell'isola non vi è briciolo d'argento e che non v'è altra speranza di bottino che negli schiavi; ma fra questi credo bene che non ti aspetterai di trovare de' letterati e de' musicisti* ». Ah, no; di questi ne fornivano abbastanza a Roma la Grecia e l'Oriente.

Che insieme alle notizie vere corressero anche frottole molte — benchè non vi fossero giornali — è facile pensare; Cicerone stesso scrivendo all'amico Trebazio che si trovava anche lui in Gallia al seguito di Cesare gli raccomanda di fargli sapere come vanno veramente le cose perchè altrimenti gli capitava di prestar fede al primo chiacchierone: *ignavissimo cuique*.

... GLI ULTIMI DIFENSORI DELL' INDIPENDENZA GALLICA.

* * *

Vinta ma non domata era la Gallia dalle prime campagne di Cesare: vi erano dei sottomessi frementi, degli alleati mal fidi, degli amici tiepidi: bastava che apparisse l'uomo a raccogliere e a disciplinare le forze divise, a trascinare gli incerti e a far terrore ai timidi, perchè le aspirazioni segrete e la ribellione latente rompessero in aperta guerra: quest'uomo fu Vercingetorice.

Nelle pagine degli storici romani questi barbari eroi nazionali non appaiono mai in tutta la loro luce: son per essi de' ribelli trascinati da un pazzo furore contro le ragioni indiscutibili del più forte: istigatori e turbatori dell'ordine piuttosto che martiri della patria; rei di alto tradimento contro la maestà di Roma e non difensori del loro diritto... Per Cesare le turbe di seguaci che Vercingetorice andava raccogliendo nelle campagne erano di « miserabili e di disperati »: *egentium ac perditorum.*

Il pericolo si presentò tosto gravissimo: quasi tutta la Gallia era in armi unita per la prima volta in un pensiero comune, e Cesare si trovava in Italia. Era l'inverno e arduo fu il suo rapido accorrere dall'Italia attraverso un paese già insorto o pronto ad insorgere: il passo delle Cevenne era chiuso da un metro di neve e ci volle un grave sforzo per superarlo e trovarsi fra i suoi soldati. Ma una volta sul campo dell'azione Cesare spiega quella mirabile sua energia, quella instancabile sua attività, quella prontezza di concezione e di esecuzione che lo fecero degno dell'impero. Difficile sarebbe seguirlo in questo rapido riassunto nelle varie sue operazioni di guerra, nel succedersi di scontri, di combattimenti, di assedi, di improvvise minaccie e di sùbiti ripari, di assalti e di resistenze egualmente valorosi e tenaci. Allora per la prima volta fu assalita Parigi, *Lutetia Parisiorum.* Povere case e capanne era Parigi, ristretta a un isolotto fra le acque della Senna, quando un luogotenente di Cesare l'assaliva. Il Gallieni della Parigi gallica fu il vecchissimo Camulogeno « *chiamato a quell'ufficio per la sua singolare perizia militare* »; ma poco essa valse contro la perizia militare romana, onde altro non rimase ai difensori che dar fuoco al borgo e ritirarsi in luogo più sicuro. Se mentre il vento disperdeva i nembi di fumo di Lutetia incendiata, un sacerdote druido avesse avuto la visione del futuro, avrebbe veduto stendersi a perdita d'occhio sulle due rive della Senna la sua città sconfinata, e contro la sua vasta cerchia di mura e di forti non più il latino Cesare, ma il tedesco Ariovisto irrompere con grido di morte.

* * *

Oggi che Liegi e Namur e Anversa sono cadute sotto i mortai germanici, e la stessa sorte minaccia Verdun e Belfort può tornare di qualche interesse vedere come procedesse uno degli assedi che in quella campagna strinsero le città galliche di Avarico, di Gergovia, di Alesia, dove la resistenza nemica raccolse le sue disperate difese.

Avarico, la moderna Bruges, era città circondata da ogni parte dal fiume, e da paludi

che lasciavano solo libero per l'assalto un adito angusto, ed era fortificata da mura fatte, col solito sistema gallico, di travi, di sassi e di terra, egualmente sicure contro le fiamme di un incendio e i colpi d'ariete: tali mura faceva più ardue un sopralzo di travi e di assi rivestite di cuoio.

Nell'unico punto accessibile cominciò Cesare le opere d'approccio: *vigne*, ossia tettoie chiuse che si prolungavano in modo da permettere agli assediati di avvicinarsi e lavorare al coperto; torri mobili su rulli che permettevan l'attacco dall'alto; l'*agger* o terrapieno fatto di tronchi e di terra che si andava alzando e avvicinando alle mura mano a mano che gli assedianti vi accumulavano materiali; pertiche armate d'uncini, dette *falci*, che s'appigliavano alle mura e le dirompevano; macchine per gettar macigni e travi a forza di argani e di nervi tesi. D'allora l'umanità ha camminato assai sulla via... della civiltà e può ridere di questi poveri mezzi, allora potenti, per le conquiste delle città.

A ritardare e a sventare queste operazioni di assedio e di assalto gli assediati di Avarico scavavano gallerie sotterranee per scalzare il terrapieno, gettavano materie incendiarie, afferravano con dei lacci le *falci* e le traevano violentemente entro le mura, facevano di giorno e di notte assalti improvvisi.

Ritardavano le operazioni degli assedianti il freddo e le piogge, ma Cesare era sempre sul posto ad animare colla presenza e colla parola i soldati, che lottando contro gli ostacoli della stagione e gli assalti nemici, riuscirono in venticinque giorni a costruire un terrapieno di circa 25 metri d'altezza e più di 100 di larghezza a minaccia imminente delle mura nemiche. Dopo un ultimo disperato tentativo di sortita, nel quale gettando torcie accese, pece e quant'altro servisse ad alimentare incendio, poco mancò che distruggessero torri e terrapieno, decisero i Galli combattenti di abbandonare di notte furtivamente la città. E già stavano per attuare il loro disegno quando le donne accorsero e piangendo li scongiurarono di non abbandonarle coi figli in mano al nemico, e poichè le preghiere non valevano a dissuaderli, attirarono con grida ed urli l'attenzione dei Romani, cosicchè i Galli temendo d'essere sorpresi nella fuga abbandonarono il loro disegno.

Il giorno dopo, sotto lo scrosciare d'una pioggia impetuosa, Cesare ordinò l'ultimo assalto proponendo premi a chi primo avesse scalate le mura: l'azione improvvisa sgominò i difensori, che sorpresi, circondati, sopraffatti, furono fatti a pezzi.

* * *

Più lungo, più drammatico, più decisivo fu l'assedio di Alesia che chiuse la guerra. Ottantamila si eran serrati in Alesia, 250.000 erano accorsi da ogni parte di Gallia a soccorrerli, onde Cesare fu costretto a una doppia linea di fortificazioni, l'una interna contro gli assediati, l'altra esterna contro l'esercito soccorritore: fortificazioni che potevan dirsi l'ultima parola della scienza militare, e costituite da due fosse profonde, da terrapieni con palizzate, da intrichi d'alberi, da buche da lupo con pali acuminati.

Tre volte, anche col favor della notte, tentarono i Galli rompere le linee romane, assalendole sulle due fronti e portando graticci, scale, graffi per superare fosse e terrapieni fra un nembo di proiettili; tre volte furono respinti di qua e di là in un tumulto di battaglia che Cesare dominava da un luogo eminente, vigile, pronto ai ripari, sentendo che in quell'ora erano in gioco i destini di Roma in Gallia. Finalmente, sorpresi da una mossa inaspettata che prese l'esercito soccorritore alle spalle, i Galli si diedero alla fuga, e la fuga si mutò in eccidio: a Vercingetorice non rimase che arrendersi.

Sobria, come un bollettino dello Stato Maggiore tedesco, è la narrazione in Cesare del tragico momento in cui il vinto eroe comparve per l'arresa innanzi al vincitore: «*Cesare sedette fuor dell'accampamento sulla trincea; ivi furono condotti i capi; Vercingetorice si arrende; si buttano le armi*». Ma Plutarco dice di più: Vercingetorice, indossata la più splendida armatura che avesse, uscì dalla porta sopra un cavallo riccamente bardato e dopo averlo spronato in giro intorno a Cesare che stava a sedere, balzò a terra, si tolse l'armi e le gettò al suolo, e postosi ai piedi di Cesare ivi si stette in silenzio, finchè Cesare lo consegnò ai soldati, perchè fosse custodito per il suo trionfo. Cinque anni aspettò in carcere l'umiliazione del trionfo e la morte liberatrice!

* * *

Qui finisce la narrazione di Cesare, ma non la guerra, che si trascina ancora per un anno con varie vicende che furon narrate da Aulo Irzio che aveva militato sotto Cesare. Fu guerra e guerriglia, un insorgere qua e là di popoli, nel centro, al nord, all'ovest, guidati da eroi che furono gli ultimi difensori dell'indipendenza gallica: Correo caduto, combattendo, in un'imboscata; Gutruato battuto a verghe e poi decapitato; Drapete, che fatto prigioniero si lasciò morir di fame; Dumnaco e Ambiorige fuggitivi, ma liberi; Commio che s'arrende a patto gli sia dato di vivere dove non veda volto romano. La vittoria avrebbe glorificato nei secoli e scritto nel cuore di un popolo questi nomi che oggi appena appaiono nei racconti dei vincitori come di ostinati ribelli.

L'ultimo tragico atto della lunga guerra fu l'assedio dell'oscura città di Uxellodunum, che Cesare costrinse alla resa, dopo inutili assalti e aspri combattimenti, col deviare mediante sotterranee gallerie l'unica fonte che dava acqua agli assediati. Si chiudevano così otto anni di guerra in cui, secondo Plutarco, Cesare aveva vinto tre milioni di uomini, de' quali un terzo era caduto sul campo, e un altro terzo fu venduto schiavo. Non crederemo troppo a queste cifre

(fotografie Soc. Cinem. Cines - Roma).
... CESARE FU ACCOLTO CON ONORANZE ED ENTUSIASMO INDICIBILI.

quando non siamo in grado di controllare quelle dei nostri bollettini di guerra; ma non è dubbio che vasta fu la strage, e quelle cifre rivelano almeno come l'impresa di Cesare colpisse le immaginazioni dei popoli.

Quando a guerra finita Cesare ripassò le Alpi e scese nella Gallia Cisalpina ebbe una straordinaria accoglienza, la cui eco risentiamo nelle sobrie parole di Irzio che a un *reporter* moderno darebbero lo spunto di parecchie colonne di giornale: « Cesare fu accolto al suo arrivo da tutti i municipî e da tutte le colonie con onoranze e con entusiasmo indicibili; si decoravano con quanto si poteva pensare le porte, le vie, i luoghi per cui egli doveva passare, e la folla gli usciva incontro coi figli e dovunque si sacrificavano vittime e si imbandivano mense nelle piazze e nei templi quasi ad anticipare la letizia di un meraviglioso trionfo ».

Chi pensa mai, dopo la vittoria, « di che lagrime grondi e di che sangue »?

* * *

Guerra micidiale fu la gallica, che seminò di ruine e di sangue il paese dalle Alpi all'Oceano: ruine e stragi di cui solo brevi accenni tu ne trovi nei *Commentari*, come nei nostri bollettini di guerra, ma le poche parole a quali scene di terrore e di desolazione fanno pensare!

Nella sconfitta data ai Germani prima di gettare il ponte sul Reno, 150.000 sarebbero rimasti sul campo o affogati nel Reno; parlando della vittoria sui Belgi il vincitore si limita a dire che i suoi soldati: « *fecero strage de' nemici quanto durò il giorno* »; vinti i Veneti, fu ucciso il loro Senato e venduti schiavi tutti gli altri; di 50.000 Aquitani appena la quarta parte trova scampo; presa Avarico i soldati romani accaniti non risparmiarono — dice lo storico senza parola di commiserazione — nè i vecchi, nè le donne, nè i fanciulli così che di 40.000 appena 800 si salvarono a stento. Entrato in Germania Cesare incendia tutti i villaggi, tutti gli abitati, e distrugge tutte le messi, e questa desolazione getta nelle terre di Ambiorige solo per attirar su di lui l'odio de' suoi connazionali; innanzi all'esercito romano che avanza Vercingetorice fa il vuoto e la carestia coll'incendio; nell'assedio di Alesia gli assediati combattenti cacciano dalla città come bocche inutili tutti i cittadini, che sono costretti ad accostarsi alle linee romane e a scongiurare li accogliessero come schiavi per essere sfamati; ma i Romani ributtano gli sciagurati al loro destino. Ma sorpassa ogni ferocia della guerra moderna — che pur si mostrò capace di essere spietata — la punizione che Cesare inflisse ai Galli che in Uxellodunum, nell'ultimo anno di guerra, avevano opposto la più disperata resistenza: a quanti avevano impugnato le armi recise la destra, pur lasciando loro la vita, perchè fossero come un monito visibile

a quanti osassero ancora sollevarsi contro il dominio romano: lo scrittore che narra questo fatto lo giustifica colla necessità dell'esempio!

Sono d'allora passati venti secoli; ma pur colle convenzioni, mal rispettate, dell'Aja, e le proteste platoniche in nome della civiltà, non son diminuiti gli orrori della guerra; non più mite s'è fatto l'uomo quando stringe l'arma in pugno sopra un campo di battaglia. Pur anche nel Senato romano suonò una parola a difesa del diritto delle genti. Quando corse la voce che Cesare avesse vinto i Germani a prezzo di tradimento, assalendoli mentre i loro capi erano a parlamento con lui, Catone propose che a scontar la mala fede Cesare fosse consegnato al nemico.... Deve aver riso, quando sentì la cosa, Caio Giulio Cesare.

***

Ed ora, a chiuder queste pagine, vien naturale domandarci: perchè vinsero i Romani e quali furono gli effetti lontani della loro vittoria?

Esigue potevano dirsi le forze romane di fronte a quelle di tutta la Gallia raccolte nell'impeto della sua ribellione: circa 50.000 uomini contro forse 400.000, in paese tutto ostile, pieno di insidie, vastissimo e in gran parte ignoto. Nè ai combattenti gallici mancò il valore. Nella prima battaglia contro i Belgi, questi, incalzati dai Romani, si difesero dai cumuli di cadaveri dei loro caduti donde lanciavano gli ultimi colpi disperati; nell'assedio di Alesia, quando, tardando i soccorsi, si propendeva alla resa, vi fu chi esortò alla resistenza fino all'estremo ricordando che si poteva resistere alla fame cibandosi colle carni de' non combattenti; nell'assedio di Avarico, Cesare ricorda a titolo di lode — e non è caso frequente — l'aver veduto sottentrare in un tentativo di incendio delle opere d'assedio, l'un dopo l'altro, ostinatamente, i soldati gallici successivamente abbattuti dal tiro nemico.

Non mancò quindi il numero, non mancò il valore, non la virtù di sacrificio, non l'ideale di libertà e di patria; ma più forti furono oltre che la virtù, la preparazione, l'armamento, la tattica, la disciplina romana; Roma insegnava allora in questo come la Germania alle nazioni moderne. Mancò poi ai Galli l'unità salda del comando e della compagine combattente che faceva delle legioni uno strumento poderoso nelle mani di un Cesare, e mancò quella sicura fiducia in sè, quella tenacia che sostenne sempre Roma e la fece talvolta — come dopo il disastro di Canne — più grande nella sconfitta che nella vittoria. Lo notava Cesare stesso: «*ardito e pronto l'animo dei Galli a intraprender la guerra, debole e senza alcuna virtù di resistenza nei rovesci*» e osservava anche la loro tendenza alle decisioni irriflessive e repentine. Non domandiamo quanto dell'antico Gallo sia rimasto nel Francese moderno dopo che vi passò l'onda latina e l'onda franca.

E fu elemento di debolezza anche il parteggiare diffuso e accanito che faceva scrivere a Cesare esservi in Gallia lotte di partito non solamente in tutte le città, in tutti i villaggi, ma quasi in ciascuna casa. Queste lotte intestine servirono bene al gioco diplomatico di Cesare, e furono sempre un elemento di debolezza contro il nemico comune che, pur diviso da dissensioni politiche in Roma, era, di fronte allo straniero, «saldo, gittato in uno come il ferro del suo brando».

***

Quanto agli effetti lontani di quella vittoria essi furono meravigliosi per i futuri destini dell'impero e del mondo; essa fece latina la celtica Gallia, latina di lingua, di costume, di pensiero, di orgoglio. Il vergine terreno accolse il seme gittatovi da Roma e lo nutrì e lo svolse meravigliosamente, onde divenne presto una delle provincie più romane del vasto impero, e al morir di questo ne raccolse e tramandò gloriosamente da parte sua l'eredità feconda. Tornano in mente le parole di Carlo Cattaneo: «....la guerra colla conquista, colla schiavitù, cogli esilii, colle colonie, colle alleanze pone in contatto fra loro le più remote nazioni; fa nascere dalla loro mescolanza nuove stirpi e lingue e religioni e nuove nazioni più civili ossia più largamente sociali....». Non domandiamoci se questo sia vero sempre, anche per la guerra presente; per l'antica guerra gallica chi potrebbe negarlo?

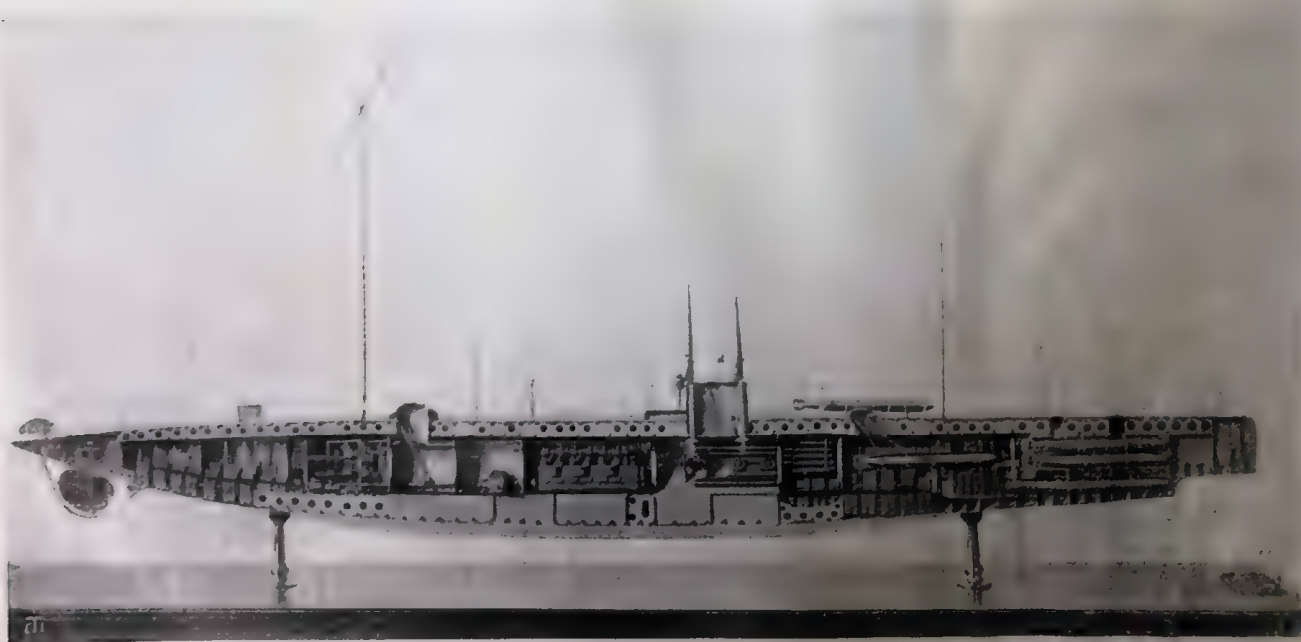
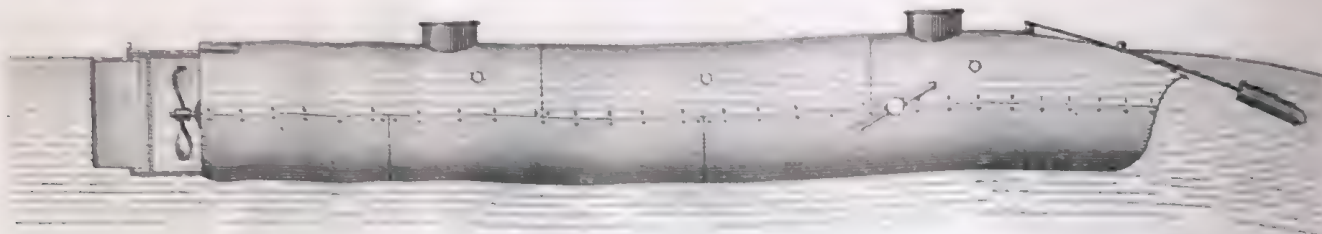
Preparazione a così rapido e profondo mutamento di sorti per la Gallia fu la conquista di Cesare, compiuta in meno di otto anni: se commise errori, che egli attenua o non confessa ne' suoi *Commentari*, se lasciò il paese piuttosto prostrato che pacificato, se toccò alla politica savia di Augusto il non facile compito di ordinarlo a vita civile, è ingiusto, col preconcetto antimomseniano di Guglielmo Ferrero, negargli questa grande gloria che gli spetta.

La Francia che oggi lotta con tutte le sue forze per sè e per il nome latino è, nelle origini sue, una figlia di Cesare; e resta ad augurarsi che dal crogiuolo di questa guerra immane che infuria in Europa, escano, come già per la Gallia, migliori destini per l'umanità.

ATTILIO DE MARCHI.

IL SOMMERGIBILE GERMANICO "U. 15" COLATO A FONDO DAGLI INGLESI.

L'idea di navigar sott'acqua, ed i tentativi per realizzarla, non sono tanto moderni come si potrebbe credere: il matematico inglese Guglielmo Bourne studiò la questione nel 1580; vuolsi, ma non se ne hanno prove, che Magnus Pegelius abbia costruito un piccolo sottomarino nel 1605; è certo che Giacomo I°, re d'Inghilterra, fece un tragitto subacqueo nel Tamigi, da Westminster a Greenwich, col battello costruito dall'olandese Cornelio Van Drebbel. Costui, nato ad Alkmaar, in Olanda, nel 1572, e morto a Londra il 1634, è veramente il padre della navigazione subacquea: parlano della sua invenzione parecchi autori contemporanei e la mette in burletta Ben Johnson nella commedia « The Staple of news » (1625), accomunandola con quella del moto perpetuo e della maniera di trasportar truppe per mare ponendo calzari di sughero ai fanti e cavalli. Dalle descrizioni dei contemporanei appare che il battello di Van Drebbel, capace di dodici vogatori ed alcuni passeggieri, aveva luce abbastanza da permettere la lettura, e che per rinnovar l'aria e purificarla serviva un liquido la cui composizione era dall'inventore tenuta gelosamente segreta. Si tratta, evidentemente, d'una delle tante ciarlatanerie degli alchimisti ed è probabile che la provvista d'aria fosse fatta mediante un mantice con due valvole e due tubi di cuoio tenuti alla superficie da galleggianti, uno per introdurre l'aria buona, l'altra per espeller la viziata, come suppose l'abate di Hautefeuille nel suo « Manière de respirer sous l'eau », del 1680.

Mersennus o Mersenne, monaco ed amico di Cartesio (1588-1648), scrisse un trattato di navigazione subacquea e progettò un sottomarino di rame od altro metallo; pesciforme; armato di cannoni con la bocca munita di valvola tale da aprirsi al momento di far fuoco e rinchiudersi subito dopo; mosso da un propulsore a ruota e due remi. Il ricambio dell'aria dovevasi ottenere con la macchina pneumatica; l'illuminazione, con sostanze fosforescenti; il governo, mediante la bussola.

SEZIONE DI UN SOMMERGIBILE "LAURENTI".

IL SOTTOMARINO "DAVID" DETTO: "CASSA DA MORTO AMBULANTE".

Il padre Fournier, noto scrittore di cose navali, espose, nel 1640, le sue idee sulla navigazione subacquea; ma più curiose ed interessanti sono quelle manifestate dal vescovo John Wilkins nell'opera «Mathematical magic», of the «Wonders that may be perform'd by Mechanical Geometry». Il quinto capitolo della seconda parte di questo libro tratta della «possibility of framing an Ark for Submarine Navigation» e siccome sarebbe troppo lungo riassumere gli espedienti escogitati dall'Autore per dar modo alla gente di entrare ed uscir dal sottomarino lasciandolo sommerso; per imprimergli il moto e la direzione; per fornir all'equipaggio aria, illuminazione, fuoco, ecc.; mi limiterò a ricordare che egli ha proposto la zavorra di sicurezza distaccabile con manovra dall'interno ed ha compreso, che, ove la sua *arca* fosse stata zavorrata in modo d'esser di peso uguale alla stessa quantità d'acqua, (with the like magnitude of water) avrebbe potuto muoversi in ogni senso.

"LA TARTARUGA", SOTTOMARINO DI DAVIDE BUSHNELL.

Un francese, di cui si ignora il nome, costruì a Rotterdam, nel 1653, un sottomarino mosso da una ruota a palette; a Davide Bushnell, di Saybrook negli Stati Uniti (Maine), spetta il vanto d'aver costruito il primo sottomarino effettivamente usato in guerra, sebbbene con risultati negativi. Chiamavasi, per la sua forma, la *Tartaruga;* e doveva porre sotto i fianchi delle navi una specie di torpedine munita d'un congegno di accensione ad orologeria. Aveva, per tutto equipaggio, un uomo; ed il sergente Lee attaccò con esso, nel 1776, un vascello inglese di 50 cannoni, senza però riuscire ad applicar la torpedine sotto il suo fianco.

Roberto Fulton costruì nel 1801 un sottomarino, il *Nautilus*, e fece con esso molte prove e rimase, con quattro compagni, fino a sei ore sotto acqua; ma con tutto ciò, nè il governo francese, nè gli altri cui il disgraziato inventore si rivolse in seguito, vollero occuparsene. Non furono più fortunati i fratelli Coessin, con il secondo *Nautilus*, costruito nel 1804, quando Napoleone meditava di invader l'Inghilterra; fallì, per la prematura morte del capitano americano Johnson, che lo aveva ideato, il progetto di rapir da Sant'Elena l'Imperatore mediante un sottomarino ad elica. Arditissimo per quei tempi è il sottomarino *Invisibile* proposto nel 1823 dal capitano di fregata Montgèry: basti dire che la macchina avrebbe dovuto agire per la forza dei gas prodotti dall'accensione della polvere, ed il propulsore essere un prisma triangolare, chiamato *martenote,* dotato di un movimento alternativo intorno alla verticale condotta per il mezzo di una delle sue faccie.

SEZIONE DELLA "TARTARUGA".

Ricorderò, di passata, l'*acquapede* di Alvaro Templo, apparecchio misto di scafandro e battello; *Le Diable Marin* (1855) di Bauer, con motore a ruota centrale; ma dirò brevemente del *David,* usato nella guerra di Secessione e così chiamato a ricordo del biblico pastorello vincitore del gigante Golia. Costruito a Mobile; trasportato

SOMMERGIBILE DANESE "DYKKEREN" PRONTO PEL LANCIO
(*Veduto da prua — Le sporgenze tubolari sotto la prua sono tubi lanciasiluri*).

per terra a Charleston; lungo 60 piedi; di sezione elittica; sprovvisto di serbatoi d'aria, sicchè lo chiamavano « cassa da morto peripatetica » (*peripatetic coffin*), conteneva nove uomini, uno dei quali stava al governo, mentre gli altri lo facevano muovere a braccia mediante manovelle calettate sull'asse dell'elica. In origine doveva rimorchiar una torpedine sotto la nave assalita; poi ne ebbe una del tipo ad asta. Non potevasi far congegno più rozzo e più semplice ad un tempo; tuttavia l'uso che ne fecero i Confederati documenta un coraggio fatalista, quasi sovraumano.

Il *David*, nella sua prima crociera al comando del tenente di vascello Payne, affondò pel moto ondoso sollevato dalle ruote di una nave che gli passò vicino: affogarono tutti, meno il comandante. Costui ricuperò il sottomarino, trovò otto volonterosi e ripartì: un colpo di vento sbandò il battello che si empì d'acqua e colò a picco. Questa volta si salvarono due marinai insieme col Payne, che ripescò il suo *David*, trovò altri otto compagni e ripartì per una terza crociera, non più fortunata delle precedenti, essendosi il battello capovolto di notte tempo al largo del Forte Sumter. Il Payne riuscì a salvarsi con quattro compagni, e rinunciò ad altri tentativi. I Confederati però non credevano alla iettatura, perchè rimisero a galla il battello e lo riarmarono al comando di uno dei suoi costruttori, Aunley. Questa volta il *David* urtò contro le catene di una nave all'ancora e si perdette per la quinta volta.

LA CORVETTA "HOUSATONIC" AFFONDATA DA UN "DAVID".

Benchè già trentacinque marinai avessero perduto la vita in questi vani tentativi, il comandante Carlson, il tenente di vascello Dixon, ed altri cinque prodi, non appena il *David* fu rimesso a galla lo portarono contro il nemico ed affondarono con esso, il 17 febbraio 1864, la corvetta federale *Housatonic*.

Prima dell'attuale guerra, questo era l'unico caso di un successo dei sottomarini. La concussione dello scoppio fece andar a picco il *David*, che tuttora giace in fondo al mare tomba e feretro del suo eroico equipaggio.

Sarebbe troppo lungo accennare, anche sommariamente, ai sottomarini costruiti durante e dopo la guerra di Secessione; basterà rammentar *L'Hydrostat* di Payerne, che fu il primo a propulsione meccanica, con due caldaie a vapore, una delle quali per la navigazione subacquea, con forno ermeticamente chiuso e combustibile chimico contenente in sè l'ossigeno necessario alla

IL PIÙ ANTICO DISEGNO DI SOTTOMARINO CHE SI CONOSCA: CREDESI CHE RAFFIGURI QUELLO DI VAN DREBBEL.

propria combustione; i sottomarini di Riou, uno con caldaia a vapore generato dalla combustione dell'etere e l'altro — che fu il primo del genere — con motore elettrico; quello di Alstitt (1863) dove per la prima volta si ebbero due distinti motori, uno per la navigazione sopracquea e l'altro per la subacquea.

L'Intelligent Whale (1872) aveva nel fondo due porte che servivano ai palombari per uscirne od entrarvi quand'era sommerso; il generale Sweeney discese con esso a quattro metri di profondità, ne uscì, collocò una torpedine sotto un pontone e la fece scoppiare distruggendolo, dopo però esser rientrato nel battello allontanandosi a prudente distanza.

PARTICOLARI DELLA "TARTARUGA".
a a, *remi passanti entro pressatreccie e guaine di cuoio;* f, *torretta;* d d, *zavorra d'acqua;* c. *valvola d'immissione;* e, *tubo di scarico d'aria dalla cisterna della zavorra acquea;* g, *chiglia di piombo;* h, *torpedine.*

Fecero far dei progressi al sottomarino il Waddington ed il Goubet e più ancora l'Holland, il Nordenfelt, il Lake, il Peral, e l'italiano Pullino; ma esso non avrebbe potuto diventar un congegno guerresco di pratico impiego se avesse dovuto continuar a servirsi della torpedine portata o ad asta: il sottomarino moderno esiste perchè esiste il siluro.

E fra i costruttori che attualmente godono maggior fama, ricorderò il francese Laubeuf ed i nostri ingegneri Laurenti e Curio Bernardi.

* * *

L'ingegnere Guidoni, capitano del Genio navale, ha già parlato, in un precedente fascicolo, della differenza fra sottomarini e sommergibili, e dato un'idea sommaria di queste navicelle insidiose; io descriverò brevemente i sommergibili germanici che in questa guerra contano già tanti successi. Le illustrazioni e specialmente quelle relative ad interni, sezioni e piani di sommergibili, aiuteranno i lettori a farsene un concetto più preciso, sebbene queste ultime, favoritemi dalla Fiat San Giorgio, si riferiscano al tipo Laurenti.

Il sommergibile germanico *Standard* è del tipo Krupp, lungo 36,57 m., con un baglio di 3,71 m. e la pescagione di

PIANO E SEZIONE DI UN SOMMERGIBILE FIAT-S. GIORGIO.

[illegible] m. Disloca 225,5 t alla superficie e 280,5 t in immersione: questo dato si scrive abi[illegible]mente così: 225,5/280,5 t.

[illegible] ha due scafi: l'esterno, con le linee d[illegible]a torpediniera ordinaria, rende la navi[illegible] atta a regger al mare; l'interno con[illegible] di tre sezioni circolari, che vengono bol-

IMMERSIONE D'UN SOMMERGIBILE

a) EMERGONO LA TORRE ED I PERISCOPI.

b) EMERGONO IL CIELO DELLA TORRE ED I PERISCOPI.

lonate e saldate insieme. Questo scafo è abbastanza robusto da regger sicuramente alla pressione corrispondente a 90 m. di profondità; l'intercapedine fra lo scafo interno e l'esterno è suddivisa in un certo numero di compartimenti stagni, che contribuiscono grandemente alla sicurezza, perchè, anche se alcuni sono invasi dall'acqua, non è diminuita sensibilmente la spinta di galleggiamento. La zavorra d'acqua e le cisterne pel combustibile liquido, olio minerale o benzina, sono nella suddetta intercapedine.

La camera delle macchine, contenente le propellenti e le ausiliarie, è a poppa, insieme con una parte delle batterie di accumulatori, di cui il resto è a prua, sotto la camera di lancio, che contiene due lanciasiluri con gli accessori, serbatoi d'aria compressa, ecc.

La propulsione sopracquea si ottiene mediante due motori a scoppio, verticali, a quattro cilindri, che sviluppano complessivamente 440 HP.; per la subacquea servono due motori elettrici, che sviluppano insieme 250 HP. La capacità della batteria è di 590 chilowatts-ora.

A proravia della camera delle macchine vi sono le cisterne interne per la zavorra d'acqua, ed a mezza nave vi è la torre di comando con tutti i congegni di governo e di manovra.

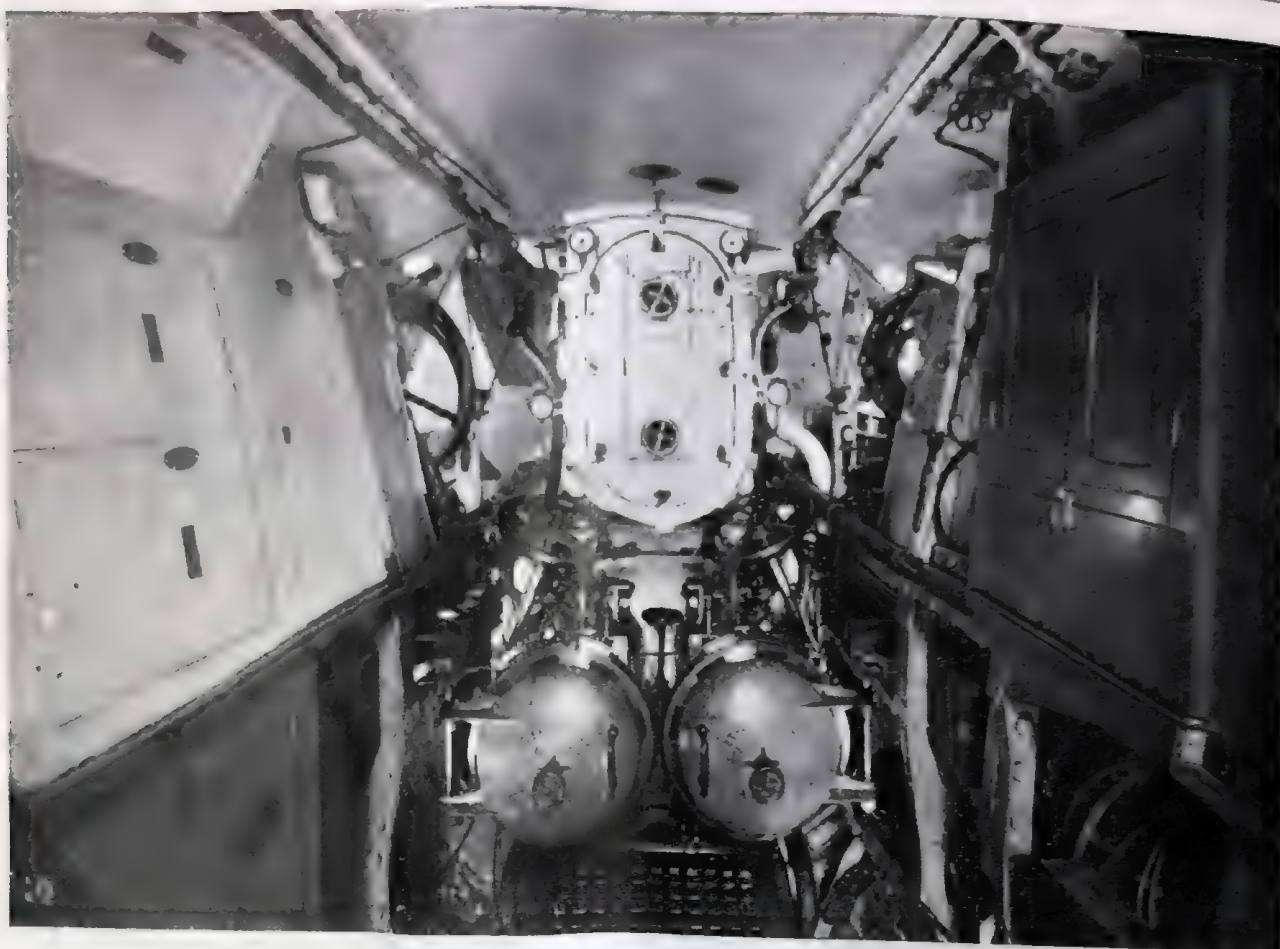
La parte emergente della torre è foggiata come uno scafo di nave, per ridurre al minimo la resistenza al moto subacqueo. Oltre ai due lanciasiluri prodieri, ve ne è un terzo esterno, sul ponte a poppa. I timoni d'immersione sono montati a coppie, uno per lato, a prua ed a poppa; a poppa vi è pure un ordinario timone verticale di rotta. Ogni motore aziona un'elica rovesciabile.

Il comandante alloggia nella torre; il posto dell'equipaggio, di dieci uomini, occupa parte del centro e della prua.

Il « Germaniawerke » di Krupp costruisce pure sommergibili tipo Lake con motori Diesel ad olio pesante, meno infiammabile e volatizzabile della benzina e preferibile nei paesi caldi. Sviluppano da 200 a 300 HP. Per la navigazione subacquea vi sono i soliti motori elettrici. Il raggio d'azione alla superficie, con velocità ridotta di 9 nodi, è di 1450 miglia; in immersione è di 45 miglia a nodi 6,5 l'ora.

In questi, come in tutti i sommergibili moderni, i motori servono, pel tramite delle dinamo, a ricaricare gli accumulatori. Speciali dispositivi assicurano un'adeguata ventilazione nell'interno; se il sommergibile è a galla aspira l'aria at-

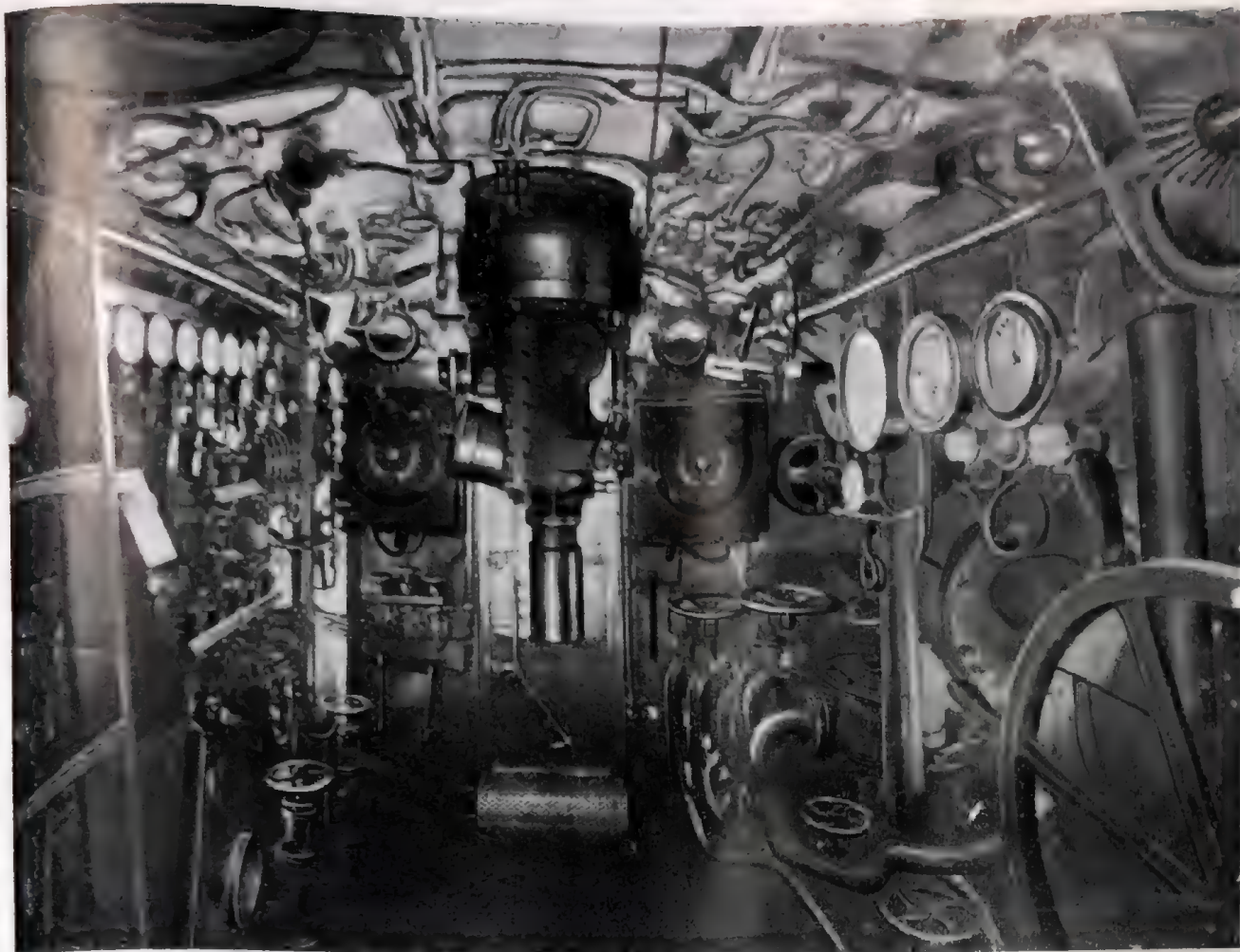
c) EMERGONO SOLTANTO I PERISCOPI.

mosferica; quando è immerso, l'aria riscaldata dell'ambiente e grave dei prodotti della respirazione è spinta, mediante aspiratori-ventilatori, attraverso vari dispositivi di filtrazione, ossigenazione e raffreddamento, per tornar poi a circolare purificata e respirabile. Così è possibile rimaner sott'acqua, facendo posar lo scafo sul fondo, fino a 24 ore senza grave disturbo, e magari passar il tempo giuocando a *bridge*, come fecero recentemen-

CAMERA DI LANCIO (SOMMERGIBILE FIAT-S. GIORGIO).
In basso si vedono i lanciasiluri.

te gli ufficiali d'un sommergibile inglese ad Helgoland, sfuggendo così ai tedeschi.

I compartimenti degli accumulatori sono chiusi ermeticamente perchè non possano esalare gas nocivi nella parte abitata e non trabocchino quando la nave rolla o beccheggia. I periscopi sono due, lunghi 5 m., e permettono di navigare, pur vedendoci, a tale profondità da esser al sicuro dai proietti. Abbondano i dispositivi di sicurezza; ma la loro efficacia è relativa. Con l'aria compressa si possono vuotar rapidamente le cisterne contenenti la zavorra d'acqua; vi è una zavorra pesante di piombo distaccabile dall'interno; sullo scafo esterno sono fissi robusti maniglioni per dar presa ai cavi dei pontoni di sollevamento; i rinchiusi nel sommergibile, azionando una leva interna, fanno salire a galla una boa che contiene il capo del filo d'un telefono e possono così comunicar con i salvatori. Molti apparecchi e sistemi sono stati proposti, finora con mediocri risultati, per dar modo all'equipaggio di un sommergibile affondato di uscirne e risalire a galla. Nell'attuale guerra tutti i sommergibili mandati finora a picco si perdettero corpo e beni; solo del « D. 5 » inglese si salvarono il comandante e due marinai. Riproduciamo la fotografia del tedesco « U. 15 », il primo perdutosi in guerra e colato a fondo dal cannone inglese.

* * *

Da pochi anni in qua si è accentuata la tendenza a costruire sommergibili con un dislocamento relativamente elevato, perchè si vuole che abbiano in emersione una velocità tale, che possano seguir le squadre da battaglia; per il qual motivo bisogna pure conferire ad essi le qualità marine necessarie a tener il mare con ogni tempo e quelle di abitabilità indispensabili, per quanto ridotte al minimo. Si vorrebbe giungere all'abolizione completa delle siluranti sopracquee sostituendole con le sommergibili; ma il cammino da percorrere per riuscirvi è lungo ed arduo. In questi ultimi tempi tutte le Potenze hanno circondato del più geloso segreto i loro studi e lavori sui sommergibili, sicchè è difficile apprezzare il vero grado di perfezionamento da questi raggiunto. Al romper della guerra la Marina inglese aveva in costruzione i sommergibili L 1, L 2, L 3, L 4, tipo Laurenti e W 1, W 2, W 3, W 4 tipo Laubeuf, acquistato dalla ditta Wickers, la quale ne ha esposto uno alla Anglo American Exibition, di cui si sa soltanto che è lungo 61 m., disloca 1050 t e deve filare 19 nodi alla superficie. I particolari del tipo F, del *Nautilus* e dello *Swordfish* inglesi non sono conosciuti; ma mentre l'*Engineering* afferma che la marina britannica fa costruire due sommergibili esperimentali, uno di eccezionale dislocamento e l'altro di grande velocità, si sa che in uno, non meglio specificato, saranno posti due Diesel di 2500 HP ciascuno, e che anche in Germania si costruiscono motori di uguale potenza per

CAMERA DI COMANDO VISTA DA PRORA A POPPA.

una nuova classe di sommergibili. — In Francia sono in costruzione svariati tipi ed il più veloce di essi sarà presumibilmente il *Nereide*, con due motori Schneider-Carels ad olio pesante di 4800 HP complessivamente.

La « Electric Boat Company » di Groton S. U. ha pubblicato i particolari dei suoi sommergibili, identici, a quanto dicesi, a quelli « classe M » della marina nord-americana. Essi discendono in linea diretta dal tipo Holland, sono lunghi m. 80,76, larghi m. 7,31, pescano m. 3,96, dislocano 1000/1500 tonnellate. Il rapporto di lunghezza, superiore a 10 : 1, dinota uno scafo adatto ad alte velocità, ed è notevole la grande riserva di galleggiamento. La disposizione interna corrisponde, nelle sue linee generali, a quella sopra descritta; sono però moltiplicati i dispositivi di sicurezza e miglioramento d'abitabilità. Due motori Diesel tipo M. A. N. ad otto cilindri, di complessivi 5000 HP., permettono di raggiungere, in emersione, la velocità massima di 20 nodi, essendo da 11 a 15 quella di crociera. In immersione si ottengono 11 nodi con i soliti motori elettrici. La più notevole caratteristica di questo sommergibile consiste nei suoi dieci lanciasiluri, sei fissi, quattro brandeggiabili, ciò che gli consente di eseguir i lanci quasi sotto ogni angolo di tiro, sopprimendo il grave inconveniente della posizione di lancio invariabile.

Tutti i sommergibili più moderni hanno almeno un cannone, dal minimo calibro di 37 al massimo di 76 mm., che può tirare anche contro gli aerei. È posto in un pozzo a chiusura stagna: agendo sopra una leva, lo si mette in batteria, o si fa rientrare, in pochi secondi: il coperchio del pozzo serve di scudo al puntatore e serventi.

Si noterà che anche i più recenti tipi di sommergibili non hanno velocità subacquee rilevanti, sebbene, volendo, si potrebbe raggiungerle. Ciò dipende dal fatto che esse sarebbero più dannose che utili. Infatti un sommergibile lungo 45 m., che navighi col ponte a 3 m. di profondità, se si inclina di 10°, come può facilmente accadere, e fa in quel mentre 10 nodi l'ora, in meno di 70 secondi discende alla profondità di 40 m. Questo breve spazio non sempre è sufficiente per correggere la rotta, e se il sommergibile navigasse in acque alte non più di 20 m., investirebbe il fondo con la prua in meno di 27 secondi. Ciò rende molto dubbio che le alte velocità subacquee siano convenienti.

* * *

I successi innegabili ottenuti dai sommergibili tedeschi nella presente guerra hanno fatto credere a molti che le navi da battaglia siano destinate a sparir dagli oceani. Non istarò a rilevare quanta parte abbia avuto l'industrialismo nel cercar d'accreditare questa idea nelle masse; dirò solo che [illegible]

tarla sarebbe un gravissimo errore. Il sommergibile è certamente un elemento di cui si deve e si dovrà tener conto, ma il dominio del mare sarà sempre ottenuto con la nave di linea e perciò bisogna difender questa dalle offese subacquee. Il problema non è facile; probabilmente si dovrà coprir di corazza, grossa almeno 10 cm., tutta l'opera viva delle navi, e ciò richiederà qualche sacrificio di velocità ed un ulteriore aumento del tonnellaggio e del costo di ogni singola unità. Fervono gli studi, ma sarebbe prematuro e fuori luogo, data l'indole di questa Rivista, diffondersi sull'argomento. Ho detto apposta «offese subacquee», poichè le navi sono insidiate, non solo dal siluro, ma dalla torpedine fissa e bisogna difenderle, non dal sommergibile, ma dall'arma che esso scaglia. Gli americani, che pure sono sempre all'avanguardia del progresso, proprio in questi giorni hanno impostato tre superdreadnoughts di 32.000 tonnellate ciascuna e ciò prova che non temono più del bisogno il sommergibile. Essi hanno in esperimento dei congegni elettrici simili alla cosidetta «sentinella subacquea», coi quali sarà avvertito l'avvicinarsi d'un sommergibile e la direzione da cui viene; pertanto.... nave avvisata mezzo salvata.

In quanto all'attacco delle navi con bombe lanciate dall'alto, nel mondo tecnico regna molto scetticismo sulla possibilità di ottener risultati efficaci. Le ragioni sono molte e sarebbe troppo lungo esporle; tuttavia basta accennare alla difficoltà di colpire da grande altezza un bersaglio relativamente piccolo che si muove a grande velocità.

CAMERA DEI MOTORI A COMBUSTIONE (SOMMERGIBILE FIAT-S. GIORGIO).

Una bomba lasciata cadere da un aereo non può avere potenza perforante, ma soltanto di sfondo per l'azione dei gas della sua carica, la quale ha effetti limitati contro i ponti corazzati. Sarebbe disastrosa una bomba, che infilando un fumaiolo, andasse a scoppiar nelle caldaie; ma a prescinder dal fatto che sui fumaioli si pongono dei coperchi corazzati, la cosa è assai poco probabile. Perchè i suoi lettori se ne convincessero, lo *Scientific American* suggerì ad essi di andare sulla terrazza di uno *sky-scraper* e di provare a lasciar cadere qualche palla da bigliardo entro un cestino cilindrico posto alla base dell'edificio. I tedeschi annunciano che nella futura battaglia navale assaliranno gli inglesi anche con gli Zeppelin; può darsi, ma sarà un *bluff* come tanti altri e gli idrovolanti britannici potranno impedirne l'azione. Le più recenti navi sono munite di cannoni antiaerei per tiri con grandi angoli di elevazione.

ETTORE BRAVETTA

IL CANALE DI SUEZ AD EL-GIURSCH.

I precursori di Ferdinando di Lesseps si ritrovano nella storia dell'epoca av. Cristo: Strabone e Plinio narrano che Ramses II, vissuto fra il 1394 e il 1328, avendo fatto costruire nel Mar Rosso una flotta di 400 navi da guerra, avesse ideato un canale che partendo dal ramo più orientale del Nilo andava a finire nel Mar Rosso. Ramses era un re pratico e spicciativo: poichè non era facile trovare tanti lavoratori quanti l'impresa ne richiedeva, costrinse a lavorare gli ebrei che vivevano nel territorio e per giunta fece loro costruire due città sulle sponde del canale. Gli storici osservano che gli ebrei d'Egitto rimasero molto indignati di questa costrizione e che fu questa la prima causa per cui essi pensarono d'abbandonare la loro terra. Ma le sabbie fecero presto la vendetta degli ebrei e il canale fu colmato.

Sette secoli passarono. Necao II dei Faraoni, figlio di Psametico, nel VII secola a. C. volle di nuovo tentare la costruzione di un canale che dalle acque del Nilo andasse a finire nel Golfo del Mare Arabico. Iniziò senz'altro i lavori: si dice che 120.000 uomini fossero già morti nell'impresa, quando un oracolo avvertì il suo signore che se il canale fosse stato costruito, i Fenici, nemici dell'Egitto, se ne sarebbero serviti. Necao, atterrito, fece sospendere ogni cosa. Se 26 secoli più tardi Ferdinando di Lesseps avesse avuto qualche oracolo a sua disposizione, forse anch'egli avrebbe saputo che un giorno l'opera sua sarebbe servita all'Inghilterra. Così, è da presumere, il canale non sarebbe stato costruito e le navi farebbero ancora la via del Capo per recarsi alle Indie.

Ma nei secoli che divisero il timido Faraone dall'audace ingegnere francese, altri re e altri audaci dovevano pensare all'impresa. Dario Istasespe, secondo Erodoto, avrebbe avuto meno paura e avrebbe completata l'opera. Il coraggio di Dario viene però messo in dubbio dall'autorità di Strabone e di Diodoro di Sicilia, i quali affermano che Dario sia stato invaso da un timore di altro genere: che il Mar Rosso, alzando il suo livello con l'apertura del canale, sommergesse l'intero paese. Ad ogni modo, se l'onore di completare il canale non toccò a Dario Istasespe, toccò senza dubbio a Tolomeo II Filadelfo, nel 277 a. C. « Il canale, scrive Erodoto parlandone, è lungo quattro giorni di navigazione e così largo che due triremi possono navigarvi di fianco ». Plinio ci fa sapere che era lungo precisamente 91 chilometri. Strabone lo afferma così profondo che vi poteva passare un vascello di trasporto molto carico. Ancor oggi, in certi punti dell'istmo, si scorgono le tracce di quest'opera meravigliosa.

ENTRATA DEL CANALE DI SUEZ A NORD.

Gli antichi erano buoni speculatori: quando videro che il canale rendeva poco e costava molto per la manutenzione, non se ne curarono più, e dove scorrevano le acque la sabbia ritornò trionfatrice. Si dice che le navi su cui Cleopatra aveva caricato i suoi tesori dopo la battaglia d'Azio vi siano perite.

Il primo a ideare un canale che unisse direttamente il Mediterraneo al Mar Rosso fu un conquistatore arabo, Amru, nel 640 dell'èra cristiana. Il califfo Omar, però, ebbe timore che i corsari del Mediterraneo non riuscissero a questo modo a passare nel Golfo Arabico e Amru dovette allora accontentarsi di riattivare un po' l'antico canale, del quale pare si fossero già interessati anche Traiano e Adriano. Circa un secolo dopo l'Egitto veniva minacciato d'invasione da un esercito di ribelli e, per impedire a questi il passaggio, la via d'acqua fu colmata.

SUEZ - FONTANA MOSÈ.

E trascorsero nuovi secoli. Il Mediterraneo continuò ad infrangersi contro le coste egiziane, mentre le onde del Mar Rosso si cullavano tranquillamente nel Golfo Arabico. Vasco de Gama, l'audace navigatore portoghese, nel 1497 doppiava il Capo di Buona Speranza che il suo connazionale Diaz aveva scoperto undici anni prima, e indicava all'Europa la nuova via delle Indie. Venezia vide compromessi i suoi traffici. Il commercio europeo con le Indie era stato fatto sino a quel giorno attraverso l'istmo di Suez, che le merci, sbarcate sulla sponda del Mediterraneo, attraversavano a dorso di cammello, per essere imbarcate nuovamente a Suez.

ISMAILIA - IL PORTO.

Niccolò da Conti consigliò allora alla Repubblica di San Marco di tagliare l'istmo. L'idea del celebre viaggiatore era ardita, ma Venezia non aveva nè i mezzi tecnici e finanziarî per accingersi ad una simile impresa, che pur avrebbe accresciuto all'infinito la sua potenza e le sue ricchezze, nè aveva forza per imporsi ai sultani mamelucchi; e la proposta fu abbandonata.

Nella sua spedizione in Egitto, Napoleone Bonaparte pensò anch'egli a congiungere i due mari.

Con l'esercito d'occupazione viaggiava una commissione scientifica: ad uno dei componenti di questa, l'ingegnere Lepère, Napoleone diede l'incarico di studiare un progetto. Però, quando dopo due anni di studi il Lepère gli presentò una memoria preventivando in trenta milioni le spese per l'esecuzione dell'opera, egli disse: « L'impresa è grandiosa. Non sono io quello che potrà ora compierla, ma nell'esecuzione di questo progetto il Governo turco troverà un giorno la sua conservazione e la sua gloria ». La storia ha poi smentito il futuro imperatore dei francesi, chè la costruzione del Canale di Suez ha affrettato lo smembramento della Turchia e le ha fatto perdere fra le prime provincie, con qualche altra, l'Egitto.

Tuttavia i piani del Lepère vennero poi riconosciuti tecnicamente sbagliati. E molti, d'altra parte, insistevano nell'idea: l'Enfantin, uno dei sansimonisti che nel 1833 furono costretti a riparare in Egitto, costituì allo scopo una società, nel 1846. Due altri progetti vennero presentati dall'Alexis e dal Barrault e finalmente nel 1856 il Kedivé Said accettava il progetto di Ferdinando di Lesseps. Nacque così la « Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez », che a partire dal 19 novembre 1869, giorno in cui

il Canale di Suez venne poi aperto alla navigazione, otteneva la concessione del canale stesso per 99 anni.

Superando ostacoli d'ogni genere, fra cui non lieve quello della mal celata opposizione dell'Inghilterra, in dieci anni, quattro più di quanti erano stati previsti, Ferdinando di Lesseps portava a termine l'opera che assieme al traforo del Gottardo doveva costituire la più grande meraviglia tecnica del XIX secolo. Vi lavorarono sul principio 25 mila uomini, ma in certi periodi si arrivò persino a 36 mila. Soltanto per fornire d'acqua potabile questo esercito di braccianti ci vollero ogni giorno, sino al 1863, anno in cui fu pronto un acquedotto, 1600 cammelli che costavano una spesa quotidiana di ottomila lire, per il trasporto dai pozzi lontani del liquido prezioso. Migliaia di uomini morirono nell'impresa immane. Ma tutto il mondo, il giorno dell'inaugurazione del Canale, sapeva quale solenne avvenimento, quale trionfo della civiltà si celebrasse: Principi e Sovrani s'erano dato convegno al Cairo e per le sole feste inaugurali il Kedivè spese più di 20 milioni.

VILLAGGIO ARABO E PIRAMIDI LUNGO IL PERCORSO DEL CANALE DI SUEZ.

Sul tragitto del Canale di Suez, che è lungo 162 chilometri, largo da 60 a 110 metri alla superficie e profondo 10 metri, si trovano 13 stazioni, di cui la principale è quella di Ismailia, quasi al centro. Il compimento della colossale opera è stato agevolato dai laghi attraverso i quali passa il Canale, che rappresentano una parte considerevole del percorso totale. La traversata del Canale può essere compiuta in 18 ore. Fra costruzione e ampliamento esso è costato 600 milioni, ma questa somma è stata ripagata ad usura dai redditi favolosi. Nell'anno dell'inaugurazione, 1869, la compagnia incassava 54.450 lire; nel 1910 la cifra s'elevava a 130.436.550 lire; nel 1911, con un nuovo aumento, gli incassi salivano a 131.035.225 lire e nel 1912 si raggiungeva un récord con 136.423.600 lire. Il traffico attraverso il Canale, addirittura enorme, s'è sviluppato costantemente: nel 1908 per il Canale sono passate 3.795 navi; nel 1912 ne passarono 5.373. E le cifre per navi, d'altra parte, non dànno una idea abbastanza completa della importanza del traffico, poichè se è aumentato il numero dei piroscafi e dei velieri che hanno attraversato il Canale è aumentato altresì il tonnellaggio delle navi stesse, che tende continuamente a salire. Tutte le navi pagano per transitare una tassa di lire 6,25 per tonnellata, che per le navi a vuoto è diminuita di due lire circa. La marina che ne ricava i vantaggi maggiori è quella inglese: dal 1908 al 1912, per esempio, più del 60 per cento delle navi che hanno compiuta la traversata batteva la bandiera del Regno Unito.

IL CANALE.

* * *

La storia del Canale di Suez è legata a quella dell'occupazione inglese dell'Egitto. Le chiavi strategiche del mondo sono cin-

que: la Manica, lo Stretto di Gibilterra, il Canale di Suez, gli Stretti di Malacca e il Canale di Panama. La mano dell'Inghilterra ha ghermito di queste chiavi quelle che ha potuto: il Canale di Suez è la chiave delle Indie e il pernio della signoria mondiale della Gran Bretagna, il mezzo col quale la politica di penetrazione e di colonizzazione inglese può svolgersi in Asia e nell'Africa.

Prima che l'istmo di Suez venisse tagliato, Londra distava da Bombay 5.950 leghe e Malta ne distava 5.840: ora Londra non dista più che 3.100 leghe dal grande porto indiano e fra Malta e Bombay la distanza s'è accorciata di 3.700 leghe.

Quando il ministro Disraeli, a cui la Regina Vittoria, dopo essere stata incoronata Imperatrice delle Indie, doveva dare più tardi il titolo di Lord Beaconsfield, svolgeva nel periodo dal 1874 al 1880 quell'attività meravigliosa che ha consolidato il piedistallo su cui posa oggi la potenza mondiale dell'Impero di Re Giorgio V, dei 285 milioni di abitanti dell'Impero Inglese 241 milioni erano indiani. Il Canale di Suez, che aveva avvicinato da pochi anni l'Inghilterra alla sua più grande colonia, era francese.

Nel 1875 il Kedivé Ismail aveva bisogno di danaro ed offrì a un industriale americano che si trovava al Cairo di vendergli le 176.602 azioni del Canale di Suez che egli possedeva per 100 milioni. L'americano ne parlò ad altri. La proposta giunse all'orecchio del Governo francese, ma questi trovò la somma forte e incominciò a mercanteggiare; il Governo inglese, invece, fu d'accordo con quello della Repubblica latina nel trovare la cifra un po' ingente, tuttavia non discusse. E il Disraeli, con la massima segretezza, compiva con l'appoggio della casa Rothschild l'operazione più geniale dell'espansione inglese nel XIX secolo.

Gladstone, l'avversario più fiero di Disraeli, comprese anch'egli così bene l'importanza del Canale di Suez, che nel 1882 non esitava a ingolfarsi nell'impresa d'Egitto. Nell'agosto di quell'anno, 16 navi da guerra inglesi occupavano il Canale e sull'antica terra dei Faraoni sbarcavano 20.000 soldati. Il 13 novembre a Tel-el-Kebir, con la sconfitta di Arabi Pascià, si decidevano le sorti dell'Egitto e del Canale di Suez. Ancora sotto il peso della campagna disastrosa del 1870, la Francia vide strapparsi, spettatrice forzatamente impassibile, l'opera del suo danaro e dell'ingegno dei suoi figli. L'occupazione temporanea dell'Egitto da parte delle truppe inglesi col pretesto di ristabilire l'ordine non era che una espressione priva di valore.

Tuttavia non si poteva, d'un colpo, togliere alla Francia, al mondo anzi, quella che più che essere una speculazione commerciale era un'opera grandiosa della quale tutto il mondo civile aveva diritto di usare. I flutti del Mediterraneo erano stati confusi con quelli del Mar Rosso a vantaggio di tutti i popoli e non di uno soltanto. E la questione della neutralità del Canale di Suez si è discussa per sei anni, dal 1882 al 1888. Già nel 1882, prima della occupazione dell'Egitto da parte dell'Inghilterra, gli ambasciatori delle Grandi Potenze riuniti a Costantinopoli per compilare il cosidetto «Protocole de désintéressment» — in virtù del quale le Potenze firmatarie si impegnavano «a non chiedere alcun vantaggio territoriale, nè la concessione di diritti eccezionali esclusivi o vantaggi commerciali a favore dei propri sudditi, a meno che anche le altre nazioni avessero potuto ottenere uguali condizioni di favore» nel caso di un passo collettivo per la sistemazione dell'affare egiziano — discussero anche sulla neutralità assoluta del Canale di Suez. Ma i rappresentanti dell'Inghilterra dichiararono che essi non avrebbero potuto aderirvi, perchè in tal modo il Canale sarebbe rimasto chiuso alle navi da guerra. Si riuscì, finalmente, a stabilire che la neutralità sarebbe stata soltanto relativa, nel senso, cioè, che nel Canale e nelle sue vicinanze non si sarebbero potuti compiere atti di guerra. Dietro proposta di Bismarck, a cui aderirono l'Austria e l'Italia, si deliberò inoltre di affidare alla Turchia la tutela e l'applicazione degli accordi presi sull'Egitto. La Turchia, come sempre, non si trovava affatto in condizioni di potere accettare un simile impegno. Si sperò che la Francia la sostituisse, ma anche questa speranza fu vana: la conferenza si sciolse e tutte le trattative svoltesi andarono a monte. Così l'Inghilterra riusciva poco dopo ad ottenere dal Kedivé Tewfik Pascià, a mezzo dell'ammiraglio Di Seymour, una specie di procura generale in Egitto. E si venne a Tel-el-Kebir.

La diplomazia francese s'è lusingata più tardi d'avere ottenuta una vittoria con l'altra conferenza di Costantinopoli, del 29 ottobre 1888, sul libero uso del Canale di Suez. Dopo lunghe trattative iniziate tre anni prima a Londra e che richiesero discussioni infinite per mettere d'accordo Londra e Parigi, si venne a questo atto che stabiliva la neutralità del Canale di Suez e che la Porta, da cui l'Egitto ancora dipendeva nominalmente, firmò soltanto dopo vivissime insistenze e pressioni. In virtù di esso il Canale di Suez avrebbe dovuto essere aperto in tempo di guerra come in tempo di pace alle navi di tutte le nazioni, sia da guerra che mercantili. Non era ammesso contro il Canale il diritto di blocco, nè nel Canale e nei suoi porti di accesso e dentro un raggio di tre miglia marine da questi porti era possibile compiere alcun atto di ostilità o avente lo scopo di ostacolare la libera navigazione attraverso il Canale stesso, anche quando la Turchia fosse stata una delle Potenze belligeranti. Le navi da guerra di belligeranti potevano rifornirsi di quanto loro occorresse soltanto nei limiti dello strettamente necessario e dovevano compiere la traversata nel tempo più breve possibile; nessuna Potenza poteva mantenere navi da guerra nel Canale, tranne due a Porto Said.

PORTO SAID COL CANALE DI SUEZ.

La Conferenza di Costantinopoli comprese poi altre clausole, di quelle che i plenipotenziarî sanzionano pur valutandone perfettamente la portata quasi nulla: i rappresentanti dell'Egitto, secondo queste clausole, avrebbero dovuto riunirsi una volta l'anno, per constatare la regolare applicazione delle disposizioni del trattato, e ogni volta che il libero transito fosse apparso minacciato. Il Governo egiziano avrebbe poi dovuto ricorrere alla Sublime Porta, ove non fosse stato in grado di far rispettare l'esecuzione della Convenzione.

In pratica, gli accordi della conferenza di Costantinopoli non hanno avuto alcuna efficacia; e se l'Inghilterra, d'altronde, li avesse rispettati, molti avrebbero deriso la sua buona fede. Essa ha perciò trattenuto nei porti del Canale navi austriache e tedesche dopo l'apertura delle ostilità o le ha costrette ad uscire dalle acque territoriali, per quanto la durata della permanenza nei porti non sia limitata pagando le tasse relative, per farle catturare al largo dai suoi incrociatori. Ha perquisito poi piroscafi neutrali e ha stabilito, infine, che il Canale di Suez è suo e che pertanto ne dispone da padrona. Il Mediterraneo, chiuso dallo stretto di Gibilterra e dal Canale di Suez, non è più che un gran lago inglese.

Nessuno aveva mai dubitato delle intenzioni inglesi sull'Egitto e si sapeva anche bene che un giorno il Canale sarebbe stato assoluta proprietà dell'Inghilterra. Proprio quattro anni fa veniva avanzata una proposta perchè la concessione dell'esercizio del Canale, che va a scadere nel 1969, venisse prolungata sino al 2008: l'Assemblea Nazionale egiziana non esitò a respingerla. L'Inghilterra aveva stabilito ad Alessandria una base navale, aveva costruito sul territorio egiziano fortificazioni e caserme, aveva accresciuto gli effettivi delle truppe di occupazione, aveva coperto il territorio di reti ferroviarie strategiche. L'Inghilterra non avrebbe fatto tutto questo se avesse pensato alla possibilità di dovere un giorno restituire l'Egitto. Se l'annunzio del suo protettorato ha eliminato forse tardi i dubbi che ancora qualcuno poteva nutrire in proposito, è stato perchè all'Inghilterra era mancata prima l'occasione di attuare quanto i più sospettavano. La guerra europea ha offerta questa opportunità: prima per Cipro, che la Turchia aveva affidato alla Gran Bretagna perchè questa potesse meglio proteggerla dagli attacchi del colosso moscovita, poi per l'Egitto.

***

Nel dicembre del 1875 John Tenniel disegnava sul *Punch* una caricatura di Beniamino Disraeli, rimasta celebre, intitolata: «Mosè in Egitto», nella quale il ministro inglese, nel classico abito a quadretti dei suoi connazionali turisti appassionati, ammicca dalla sponda del Canale di Suez alla Sfinge di Gizeh, tenendo fra le mani una chiave con la scritta: «Canale di Suez, chiave delle Indie». L'Oceano Indiano non bagna, però, soltanto le coste dell'immensa colonia inglese: al di là di Suez qualche altra nazione, con l'Italia, possiede colonie. Ma a noi e agli altri non resta oggi che ripetere la frase di Pietro il Grande a proposito dei suoi porti del Mar Nero che i Dardanelli serrano: «Ho una casa, ma la chiave l'ha un altro».

ITALO ZINGARELLI.

Il valore della Tessera del Touring pel 1915

(ESTRATTO DALL'ANNUARIO GENERALE 1915)

L' uso della tessera del T. C. I. quando sia in ordine coi pagamenti e munita della fotografia vidimata dalla Direzione Generale del T. C. I., riserva ai soci i seguenti vantaggi:

ASSISTENZA .. SERVIZI .. FACILITAZIONI .. RIDUZIONI

ALBERGHI. *Sconto* del 10 % o riduzioni di prezzo in circa 1000 alberghi di cat. *A. B. C.* affiliati al T.C.I.

ASSICURAZIONI. — Soc. An. Ital. di Assicurazione Milano, piazza Cordusio, 2. — Premi e sconti, di cui la tabella che il T. C. I. spedisce dietro semplice richiesta, per le tre forme seguenti di assicurazione:

1. *Assicurazione contro gli infortuni;* 2. *Assicurazione dei ciclisti, motociclisti, automobilisti contro la responsabilità civile verso i terzi;* 3. *Assicurazione combinata contro gli infortuni di caccia.*

AVVOCATI. — Circa 400 nominati dal T. C. I., che prestano gratuitamente l'opera propria ai soci per consigli legali su vertenze turistiche.

BAGNI E CURE IDROTERAPICHE. — *Sconti* varianti dal 5 al 50 % nei principali stabilimenti balneari-termali-idroterapici e cioè:

Bagni di Lucca. — *Stabilimenti RR. Terme.*

Bagni di Montecatini (Lucca). — *Stabilimento RR. e Nuove Terme.*

Battaglia (Padova). — *Stab. term. di acque clorur.-sod.-term.* Fanghi, Grotta radioattiva.

Casamicciola (Napoli). — *Stab. termale del Gurgitello, Terme Belliazzi.*

Châtillon (Torino). — *Stab. Idroterapico e Grand Hôtel* del dott. Gaya.

Cossila (vicino a Biella). — *Stabilimento Idroterapico.*

Lido (Venezia). — *Bagni di Lido.*

Milano. — *Stab. Idroterapico « Terme »*, Foro Bonaparte, 68.

Monza. — *Istituto Fisico-Idroterapico dei dottori Volta e Remartini.*

Tabiano (fraz. di Salsomaggiore). — *Stab. balneare.*

Taranto (Lecce). — *Grande Stab. Fisioterapico « Igea »*, *Inalatorio Koertin*, via Pitagora, 4.

Torino. — *Stab. Balneo-Idroter.* e Istituto di cure fisiche *« La Provvidenza ».*

Trapani. — *Stabil. Idroterapico del dott. A. Ricevuto.*

BENZINA. — Circa 1200 fornitori affiliati al T. C. I., sempre forniti di benzina, olii e grassi, di ottime qualità e che essi cedono ai soci automobilisti, motociclisti a filonauti a prezzi onesti.

CONSOLI. — Circa 2000 nominati dal T. C. I., che si prestano con informazioni e consigli (in casi di necessità anche con l'opera) in aiuto dei soci che si trovano di passaggio nella loro giurisdizione.

CURIOSITÀ. — Riduzione sul prezzo d'ingresso alla *Cascata del Varone* (Riva di Trento): L. 0,30 anzichè L. 0,50.

DOGANE. — Esenzione del deposito cauzionale per motociclette e biciclette importate temporaneamente in Italia o nei Paesi esteri. (Per l'automobile richiedere il *trittico*).

FARMACISTI. — Circa 400 nominati dal T. C. I., impegnati ad un trattamento amico e premuroso verso i soci che ad essi ricorrono tanto per forniture e prestazioni, quanto per schiarimenti e consigli in casi urgenti.

FOTOGRAFIA. — *Sconti* varianti dal 5 al 20 % presso fotografi e negozianti di articoli fotografici, cioè:

Firenze. — *Pecori A.*, Ottica e fotografia, via Cerretani, 1.

Genova. — *Rube... to F.lli*, via Luccoli, 50 rosso.

Milano. — *Arag... zini V.*, Fotografia, Corso Vittorio Emanuele (Galleri... De Cristoforis, 58).

Milano. — *Gat... ti G. B.*, Fotografia-Deposito di lastre, carte, pellicole, ecc., via Dante, 12.

Milano. — *Las... mo O.*, Deposito lastre, carte, pellicole, ecc. Piazza ... omo, 3 (dietro il Duomo).

Venezia. — *D... storant C.*, di E. Tolotti, Merceria del Capite...

GARAGES. — Circa 400 affiliati al T. C. I. di *I, II e III* categoria, che praticano prezzi onesti per la custodia e pulizia della vettura o motocicletta del socio.

MECCANICI. — Circa 700 affiliati al T. C. I., di *I, II, III* categoria, che praticano prezzi onesti per le riparazioni della bicicletta, moto o auto del socio.

MEDICI. — Circa 1000 nominati dal T. C. I., che prestano *gratis* al socio i primi soccorsi d'urgenza.

POSTA. — Riconoscimento per riscuotere vaglia fino a L. 25 e pel ritiro di pacchi ordinari.

PUBBLICAZIONI turistiche e tecniche (Annuari - Carte - Guide - Monografie, ecc.). — Sconto variante dal 20 al 50 % sul prezzo di copertina delle *pubblicazioni del T. C. I.* (vederne l'elenco nell'Annuario) e dei seguenti editori:

— *Almanacco Italiano* 1915 piccola enciclopedia popolare della vita pratica, (L. 2, anzichè L. 2,50) - Ed. R. Bemporad e F., Firenze.

— *« Diana »*. Rivista mensile ill. Firenze, (Abbonam.: L. 7, anzichè L. 10 (per l'estero L. 10, anzichè L. 15).

— *Atlante testo delle Ferrovie e Tramvie italiane* (L. 2,50, anzichè L. 5) - edito dall'Istituto Geografico De Agostini di Novara. Rivolgersi al socio compilatore Leonida Leoni - Roma, via della Consulta, 6.

SCONTI DIVERSI. — Noleggiatori di automobili - Società sportive - Accessori per automobili, ciclisti, ecc. ecc., dei quali vien data notizia nella parte « Località » dell'Annuario.

SERVIZI VARII. — Alla Sede Centrale ed agli Uffici Succursali del T. C. I. nelle principali città d'Italia.

TRASPORTI. — Riduzioni e sconti sul prezzo del trasporto personale, del ciclo, dell'auto e della moto.

FERROVIE DELLO STATO. — Garanzia concessa per gli accessori eventualmente asportati da biciclette viaggianti sul treno come bagaglio.

FERROVIA DEL MONTE GENEROSO (Canton Ticino). — *Sconto* del 50 % sulle tariffe ordinarie di andata e ritorno, e del 20 % sulle festive pure di andata e ritorno da Capolago.

FERROVIA-FUNICOLARE TORINO-SUPERGA. — *Sconto* del 50 % sul prezzo del biglietto ordinario di andata e ritorno nei giorni feriali.

FUNICOLARE COMO-BRUNATE. — Sconto del 50 % sul prezzo del biglietto ordinario di andata e ritorno, valevole per 10 giorni (L. 1,15 invece di L. 2,30).

PIROSCAFI DEI LAGHI: MAGGIORE, DI GARDA, DI COMO, D'ISEO. — *Sconto* del 30 % sul prezzo del biglietto personale viaggiando con la bicicletta o motocicletta (salvo per quest'ultima il lago di Como).

PIROSCAFI DELLA MARITTIMA ITALIANA. — *Sconto* del 15 %, vitto escluso, per comitive di almeno 10 soci. Sconto del 25 % id. per almeno 20 soci. Sconto del 30 % id. per almeno 30 soci.

LIGURE BRASILIANA. — *Sconto* del 10 % sul trasporto di automobili, cicli e motocicli.

DITTA TRIPCOVICH DI TRIESTE. — Prezzi speciali per trasporto di automobili e motocicli sulle *linee* Trieste-Ancona, Trieste-Venezia e viceversa. — *Sconto* del 10 % sul prezzo di passaggio personale tanto su biglietti di semplice andata quanto su quelli di andata e ritorno.

MESSAGGERIA AUTOMOBILE E A CAVALLI SUSA-MONCENISIO. — *Sconto* del 20 % sul prezzo del biglietto ordinario di A. e R., cioè: L. 4,80 (invece di L. 6) da Susa a Moncenisio e L. 2,40 (invece di L. 3) da Moncenisio a Susa.

TRAMVIE E FUNICOLARI VARESE-SACRO MONTE E CAMPO DEI FIORI. — *Sconto* del 50 % sui prezzi normali dei biglietti Varese-Sacro Monte e ritorno (L. 1,10) e Varese-Campo dei Fiori e ritorno (L. 1,50).

TEATRI. — Riduzioni varianti da L. 0,20 a L. 0,50 sui prezzi d'ingresso:

MILANO - *Augusteo* (*Sconto* 25 % su tutti i prezzi normali); *Carcano.*

TORINO - *Alfieri, Balbo, Carignano, Chiarella, Rossini e Vittorio Emanuele II.*

IL MERCATO DEI DRAPPIERI E IL CAMPANILE DI YPRES.

Alcuni recenti episodî della formidabile lotta che insanguina l'Europa dalla Vistola al Reno e dal Mare del Nord al Mediterraneo hanno richiamato — e ahimè quanto dolorosamente! — l'attenzione del mondo civile sulla sorte che è riserbata ai capolavori dell'arte allora che la guerra infuria. Perchè questo terribile flagello dal quale pare che l'umanità non sappia guarirsi — o almeno non dà nessun segno di sapersi guarire — dovrebbe anche per questo essere detestato: che cioè esso accumula non soltanto rovine di valori materiali, ma fa strage anche di valori morali. E non è qui il luogo di discutere o di ricercare quanti, e di quante diverse specie sieno questi valori: basti, per l'argomento nostro, ricordare che il Winckelmann esclamava malinconicamente: « E pensare che senza le guerre l'Europa sarebbe tutta uno splendido museo di opere d'arte! »

Ma in verità non la guerra soltanto distrugge questi che sono — secondo la parola del Pascoli — « i più bei fiori dello spirito umano »: hanno varie ma dure responsabilità della loro distruzione così la mala volontà di singoli individui come la cecità della sorte: di fronte al Califfo che per fanatismo religioso dà alle fiamme la biblioteca di Alessandria e toglie così — irrevocabilmente — all'umanità le gioie di tanti capolavori dell'ingegno; di fronte al lanzichenecco di Carlo V che sfonda in Vaticano, con un colpo d'alabarda, e soltanto per fare una bravata, la tela del Pinturicchio; e a quel delfino di Francia che con la punta aguzza del bastone deturpa, quasi per furore iconoclasta, la divina nudità della « Leda » del Correggio, stanno gli incendi casuali, l'opera dei vulcani e dei fulmini, e i terremoti: la violenza, insomma, irresponsabile e incoercibile delle forze brute.

Se siano state queste o il mal volere degli uomini che più abbiano fatto mal governo delle opere d'arte e dei monumenti, nessuno potrà dir mai con certezza; ciò che si può ben affermare è questo: che è non soltanto doloroso ma umiliante per il genere nostro constatare che, in tanta luce di umanità, noi dobbiamo ancora vedere con gli occhi nostri, da parte di gente armata, spettacoli non diversi da quelli la cui memoria ci è tramandata nelle storie di secoli da cui siamo ormai tanto lontani per immensi spazi di tempo e per immense differenze di civiltà.

Troppo in questi ultimi mesi si è parlato della rovina inflitta da una guerra implacabilmente feroce a tanti monumenti della Francia e specialmente del Belgio, perchè ci sia bisogno di spendere ancora parole a imprecar contro questi orrori. Se la bella cattedrale di Anversa, già duramente provata dalle ingiure del tempo, si è salvata dal novissimo pericolo, quella di Louvain è completamente distrutta; e fortemente danneggiata è la cattedrale di Reims, e più o meno rovinati sono i più bei monumenti di Bruges, e chiese e palazzi di antiche e illustri, se anche piccole, città sono stati devastati rovinati abbattuti dal cieco furore delle artiglierie.

Recentemente — non è inopportuno ricordarlo — uno dei nostri più noti e valorosi scrittori, Giovanni Cena, scriveva a me nel *Giornale d'Italia* (a me [illegible]rchè in un precedente articolo avevo [illegible]so la questione) una lettera aperta, in [illegible] proponeva che una Commissione di [illegible] appartenenti ai

paesi neutrali si recasse — in seguito a opportuni accordi diplomatici — sul teatro della guerra per segnare e identificare i monumenti (come già si fa per gli ospedali e per gli edifici della Croce Rossa) i quali dovevano essere rispettati dai bombardamenti. Ma la generosa proposta del Poeta cadde nel vuoto.... Forse di questa guerra è giusto dire che v'è in essa tutta la maggiore e più terribile efficacia dei risultati della meravigliosa scienza moderna e, atavica in noi, tutta l'atroce barbarie dei nostri più remoti e inculti progenitori...

Ma non soltanto la conscia barbarie dell'uomo distrugge i monumenti dell'arte: anche le cieche forze della natura ci invidiano questi più belli e più gloriosi frutti dell'ingegno, queste che sono le più alte e le più nobili consolazioni dello spirito umano.

Già l'opera lenta ma assidua del tempo fa invecchiare ogni edificio; per ogni palazzo, per ogni chiesa, per ogni edificio arriva, un po' prima o un po' dopo, l'*età critica*.... e difficilmente anche le più assidue e intelligenti cure dell'uomo valgono a scongiurarla. Il campanile di San Marco, per esempio, cadde solo per vecchiezza: si abbattè su se stesso come un buon vecchio gigante, pieno di memorie e di glorie, il cui cuore cessi improvvisamente di battere....

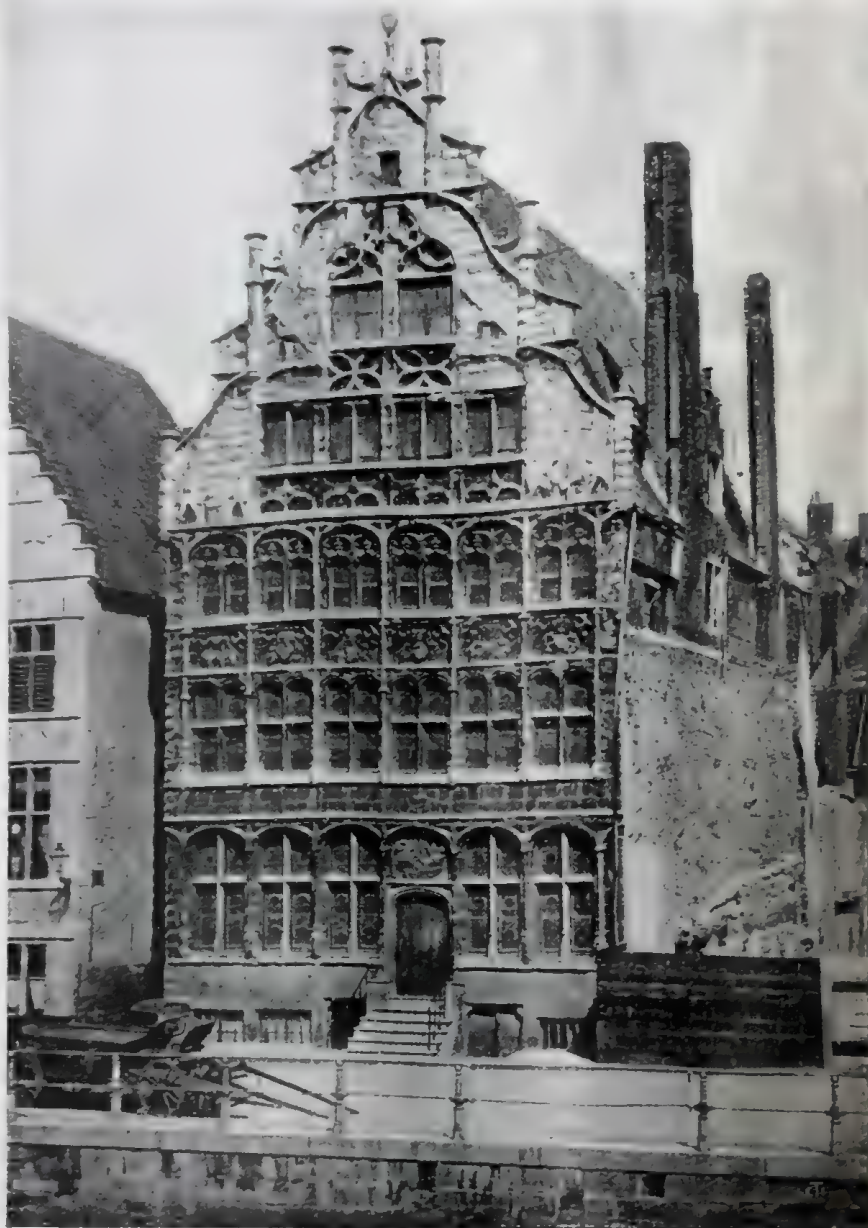
Ma spesso all'opera distruggitrice del tempo si aggiunge per uno stesso monumento quella stolidamente devastatrice dell'uomo. Chi può ripensare, senza un profondo sentimento d'indignazione, alla rovina che nel Cinque e nel Seicento fu fatta, a Roma e in tutta Italia, dei monumenti dell'antichità classica? Non v'è palazzo nobiliare, non v'è chiesa di Roma, edificati in quell'epoca, nei quali non sieno pietre e marmi e colonne di qualche nobile monumento antico: il «quod non fecerunt barbari fecerunt Barberini» è una macchia che non va solo alla famiglia di Urbano VIII... E l'età moderna che pure ha tanto maggior rispetto che non i secoli passati per i monumenti dell'antichità, non va immune, sotto questo punto di vista, da gravi accuse. Anch'essa guasta e distrugge: e l'opera sua, che qualche volta risente ancora dell'antica barbarie, più spesso è provocata da ignavia o da indifferenza. Ma talora — è giusto riconoscerlo — essa non è che una dolorosa ma necessaria e non eliminabile conseguenza della civiltà moderna.

ANVERSA - IL MUNICIPIO (STILE OGIVALE FIORITO - 1450).

Noi italiani ci troviamo, a questo proposito, nelle più difficili condizioni. Alcune nostre città — Roma, Firenze, Venezia specialmente — sono dei veri e propri musei d'arte e di storia: ma è lecito perciò pensare di poter mettere Roma, Firenze e Venezia sotto una campana di vetro? È lecito di dire ai romani, ai fiorentini, ai veneziani: «Abbiate pazienza, figliuoli miei, ma voi non potete nè sventrar questo quartiere, come l'igiene richiederebbe; nè aprire questa nuova strada di cui avreste urgente bisogno. Facendo queste cose, tocchereste le rovine di questo acquedotto romano, o la facciata di questo palazzo della Rinascenza: abbiate dunque pazienza e fate passare i

vostri *trams* e le vostre automobili per le strette viuzze che bastavano ai contemporanei di Leone X o di Cosimo il Vecchio.... »

No: francamente, questo non si può dire. Ci sono delle supreme ragioni di civiltà, e mettiamo pure di ragionevole comodità, alle quali bisogna pure inchinarsi; l'iniziata bonifica delle Paludi Pontine, per esempio, guasta e corrompe — e per sempre — uno dei più suggestivi paesaggi del mondo: ma chi oserebbe levar la voce per condannarla, sapendo che la bellezza di quel paesaggio costava febbri e miseria a migliaia di famiglie? È dunque, a voler far bene in questa difficile materia, una questione di misura.

Giustamente, per esempio, insorgemmo contro quell'Amministrazione capitolina che deturpava la magnifica piazza di Santa Croce in Gerusalemme con una sconcia tettoia per le vetture tramviarie, poichè la tettoia poteva esser fatta, senza gravi inconvenienti, duecento metri più in là, fuori delle mura di San Giovanni: giustamente insorgemmo quando venne in mente ad un prefetto di Venezia di gettare un ponte di ferro fra i Giardini e il Lido, turbando il meraviglioso scenario della Laguna. Ma non altrettanto giusti furono i lamenti che ci vennero fatti dagli stranieri, e dagli inglesi specialmente, quando abbiamo dovuto indulgere, sia pure con qualche sacrificio della monumentalità, a veri e propri bisogni cittadini: quando Venezia, per esempio, aprì qualche nuova via indispensabile al traffico, o lasciò correre per il Canal Grande i vaporetti e le lancie automobili; o quando un *tunnel* forò il colle del Quirinale, o quando il vecchio Campidoglio assunse un nuovo aspetto per i lavori del monumento al Padre della Patria. Chi poteva opporsi alla rimozione del Palazzetto così detto del Vignola, nella zona monumentale di Roma, se questa rimozione era indispensabile? E chi poteva pretendere che Roma, capitale d'Italia, restasse permanentemente esposta alle alluvioni del Tevere, perchè la costruzione dei muraglioni rendeva meno pittoresche le rive del fiume, perchè a quella costruzione bisognava sacrificare qualche gioiello d'arte come il Palazzo Altaviti? Ed agli inglesi specialmente, che con la scusa dei monumenti vorrebbero tenere un po' sotto tutela le città italiane, bisognerebbe ricordare — anche questo è un esempio non inopportuno — che non era assolutamente indispensabile affondare nelle acque, derivate dal Nilo a scopo industriale, il magnifico Chiosco di Filè dedicato ad Iside, uno dei più bei monumenti della tarda architettura egiziana.

GAND - LA CASA DEI BARCAIUOLI.

Ma qualche volta l'opera lenta e normale del tempo viene più dolorosamente affrettata dalle catastrofi causate dagli incendi, dai terremoti, dai vulcani. Delle distruzioni di monumenti causate dai vulcani nulla di preciso — e di grande — possiamo ricordare fuori di Ercolano e di Pompei. Ma, in questo caso, l'opera del Vesuvio — bisogna confessarlo, se pure dal punto di vista umanitario c'è qualche crudeltà in queste parole

ANVERSA - IL MUNICIPIO ED IL CORSO BAS-ESCAUT.

non può esser che benedetta. Perchè tutta la vita romana del tempo dell'Impero sarebbe rimasta per noi un impenetrabile enigma senza il provvidenziale seppellimento di quelle due illustri città, che le ceneri e il lapillo del Vesuvio ci hanno conservate presso che intatte, e ci hanno tramandate non propriamente morte, ma dormienti. E dal lungo sonno le va ridestando, giorno per giorno, l'opera dello scavatore; e il piccone — intelligente piccone quello d'oggi — pare veramente ridestarle ad una nuova vita.

Il terremoto fu più barbaro: esso, anzi, fu il grande distruttore. Chi può noverare, dai Palazzi imperiali sul Palatino, al Chiostro del Galluzzo (ora così ben ricostruito) a Firenze; dal Tempio corinzio di Vespasiano a Brescia, al Duomo di Messina; chi può noverare i monumenti che l'oscura misteriosa forza, palpitante nel più profondo grembo della terra, ha fatto precipitare in rovina? Chi può dire quante e quali civiltà ci hanno tolto di conoscere i grandi terremoti che hanno squassato il suolo del Perù e del Cile, seppellendo per sempre non monumenti o templi soltanto, ma intere città e intere regioni?

Il furore del fuoco, per natura di cose, s'è accanito più contro le piccole opere d'arte — piccole di mole, intendo — che contro i grandi monumenti: e d'altronde, quando nei nostri più bei secoli in ogni palazzo e in ogni casa v'era dovizia di opere d'arte, gli incendi — frequentissimi allora e terribili per la mancanza di ogni organizzazione di difesa — devono aver fatto stragi, che la storia non ricorda. Se noi pensiamo che, sotto ai nostri occhi, e con le potenti e intelligenti organizzazioni moderne, hanno potuto bruciare la bella cattadrale di Conversano e gli edifici delle mostre di Bruxelles e di Como, distruggendo opere d'arte, quadri ed arazzi; non v'è da meravigliare che, per esempio, nel 1577 bruciasse tutta un'ala del Palazzo Ducale di Venezia, e fossero ridotti in cenere opere insigni, come la famosa « Sacra Famiglia » del Bellini.

Un altro celebre quadro — pochi forse sanno o ricordano il fat-

BRUGES - IL CAMPANILE (SECOLO XIV).

LOVANIO - LE ROVINE INTORNO ALLA CATTEDRALE.

to — il quale subì, fortunatamente senza esserne distrutto, i danni di un incendio, è la Madonna, così detta del Cardellino, di Raffaello. Il quadro era nel Palazzo Nasi di Firenze, che, per opera del fuoco, rovinò nel 1547: ma la tavola, rotta in venti o trenta pezzi, fu protetta da un ammasso di macerie, e potè più tardi essere restaurata, e bene, da Giambattista Nasi. Il dipinto tuttavia appare, a chi lo osservi molto minutamente, un po' danneggiato; e il fumo vi ha steso sopra come un sottile velo di nebbia che non fu possibile di far scomparire.

Più fortunato dunque Raffaello che non il Foppa, il cui celebre trittico bruciò nell'incendio di una cappella in una chiesa di Savona; e più fortunato che non il Tiziano, il cui meraviglioso « Martirio di San Pietro » bruciò nel 1869 a Venezia nella Chiesa di San Giovanni e Paolo. Ed è fortuna che il Domenichino ne avesse fatto una mirabile copia, che è conservata ora nella Pinacoteca di Bologna.

E la Chiesa di San Paolo?

Verso l'alba del 16 luglio 1823, un buttero che veniva a cavallo da Ostia a Roma, passando innanzi alla basilica, vide uscir dal tetto una densa colonna di fumo. Diede subito l'allarme, picchiando col bastone ferrato alla porta del convento dei Benedettini annesso alla chiesa: ma in quei tempi la malaria alle porte di Roma faceva strage, e all'estate i monaci si ritiravano in città nel loro bel convento di San Calisto: il convento dunque era vuoto, e intorno alla chiesa era il deserto.

Perciò solo dopo parecchie ore qualche soccorso potè giungere: ma ahimè! assolutamente inadeguato al bisogno. Perchè, infatti, fosse ricostituito a Roma quel corpo dei « Vigili del fuoco » per il quale avevano avuto tante cure gli antichi imperatori, bisognò che Roma ridiventasse anche politicamente la capitale d'Italia. Nel 1823, i Vigili — nell'Urbe sacra — erano poco più che un desiderio....

Così che il fuoco, sviluppatosi nella notte entro un enorme ammasso di legname ch'era stato imprudentemente addossato alla chiesa da alcuni operai, potè svolgere tutta la terribile opera sua: la magnifica basilica sorta al tempo di Costantino per onorare

ANVERSA - LA CATTEDRALE.

LOVANIO - LA CHIESA DI S. PIETRO (GENNAIO 1914).

LOVANIO - LA CHIESA DI S. PIETRO (GENNAIO 1915).

il luogo ove secondo la tradizione San Paolo aveva subito il martirio, e che aveva per più di quattordici secoli resistito ai pericoli di tutte le guerre e agli insulti di tutti i barbari stranieri e indigeni, fu quasi completamente distrutta. A Pio VII, già gravemente malato, fu tenuta nascosta la sciagura; ed egli morì pochi giorni dopo, il 30 agosto, ignorando che di quella Basilica ch'egli amava tanto, e in cui per tanti anni aveva servito come umile fraticello, non restava oramai più che un mucchio di rovine fumanti.

Leone XII si accinse subito alla ricostruzione; la quale però fu compiuta soltanto nel 1854, quando Pio IX riconsacrò con grande solennità la nuova Chiesa. Della quale è inutile ripetere le facili critiche che furon fatte più volte: è meglio dir soltanto che «nel suo genere» è una meraviglia. Se poi questo genere possa dirsi «ottimo» è un'altra questione....

Quante volte visitando in Francia, in Inghilterra, in Austria, in Germania musei e gallerie pubbliche, o raccolte di oggetti d'arte o d'antichità, o botteghe di antiquari, o palazzi e ville di signori, quante volte non abbiamo visto colonne, capitelli, architravi scolpiti, caminetti, portali, balconi in cui si rivela lucidamente l'arte e la provenienza italiana! Per secoli e secoli durò la dolorosa spogliazione: stranieri d'ogni origine, d'ogni lingua, d'ogni luogo passarono per la nostra terra in veste di conquistatori: conquistatori con le armi di un paese debole e diviso e imbelle, conquistatori col danaro di un paese o pronto o costretto a vendere a chi pagava bene i suoi uomini e le sue cose. Quel meraviglioso fenomeno di vita artistica che è il Rinascimento italiano non soltanto diede un nuovissimo genio agli artisti, ma a tutti — dalle Alpi ai tre mari — inspirò l'amore e il culto dell'arte: onde più producevano di cose belle gli artefici e più gli italiani bramavano di averne. E non più soltanto la tradizione e i grandi modelli seguavano la via: cercavano ormai, quei buoni e sinceri artefici, le leggi della vita nel loro stesso temperamento: l'opera rivelava la loro personalità, acquistando un significato e un rilievo quale non aveva avuto mai nel Medio Evo; essa portava un'impronta che solo avrebbe poi potuto essere spiegata con la particolare individualità dell'architetto, dello scultore, del pittore che l'aveva creata.

E sorgono, per dir solo qualche esempio, i duomi di Firenze e di Como, e il Tempio Malatestiano di Rimini, e il palazzo Pitti e il palazzo Strozzi, e il palazzo d'Urbino, e la Certosa di Pavia e Santa Maria dei Miracoli a Venezia, e il palazzo Stanga di Cremona, la cui magnifica porta è ora al Louvre, e la volta della Basilica dei Santi Apostoli a Roma, i cui freschi — mirabile opera di Melozzo da Forlì — sono stati salvati dalla posteriore distruzione e sono ora conservati in Vaticano. Che meraviglia se così splendidi tesori d'arte suscitarono in ogni tempo la cupidigia degli stranieri, così da indurli non solo a portar via quadri e sculture, ma a distruggere la piena armonia di un'opera architettonica rapinandone qualche parte più cospicua?

Così, la malizia individuale o collettiva degli uomini e le cieche forze della natura cospirano ugualmente ai danni dei più nobili frutti dell'ingegno: le opere dell'arte. E minore sarebbe il dolore — e il danno e la vergogna — se si potesse aver la fiducia che, in fatto di produzione artistica, l'ingegno umano fosse sempre così altamente e magnificamente fecondo com'è stato in tanti periodi della vita dei diversi popoli....

Ma — ahimè! — è lecito, guardandosi attorno, di conservarla questa cara e preziosa fiducia?

ARTURO CALZA.

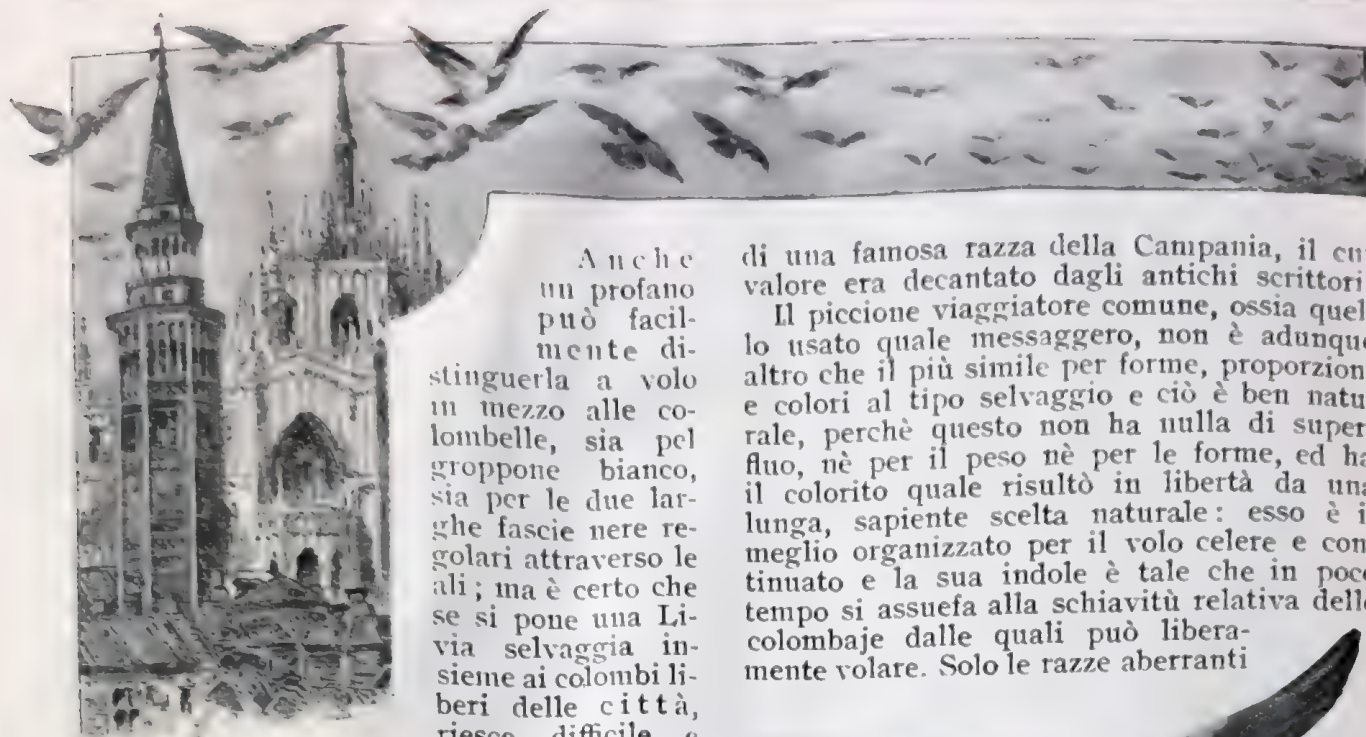
Ho sentito assai spesso mentovare nei discorsi che si fanno, ed ho letto pure, il nome di *colombo viaggiatore*; ma, tanto in quei discorsi come negli scritti, ho dovuto constatare che tal nome è usato quasi sempre a casaccio e più che altro per indicare un piccione molto amante di volare senza curarsi di ricercare se si trattasse di una vera specie esistente in natura, o di una delle infinite razze che l'attività umana si è dilettata da tempo immemorabile a produrre secondo la convenienza, o il capriccio.

Conviene dunque dire subito che il vero e primo colombo viaggiatore è propriamente una specie la quale conserva nettamente i caratteri primitivi: cioè la Colomba selvaggia (*Columba livia*); ne do qui l'immagine genuina, traendola dall'unico esemplare positivo che ho conservato, avendolo ucciso io stesso sul littorale sardo presso Portotorres, mentre usciva a precipizio insieme ad un grande branco da una caverna sul mare nella quale ero entrato colla barca.

Ma qui mi pare di sentirmi dire dal lettore: Vi era proprio bisogno di arrischiarsi con una barchetta dentro una caverna marina per prendere dei colombi assolutamente uguali a tanti che vediamo ogni giorno nelle piazze del Duomo e della Scala in Milano, a S. Marco in Venezia, o in molte piazze di Roma, anch'essi liberi cittadini?

È appunto di questo che voglio discorrere nel modo più semplice.

Non sono poche le specie selvagge che giustamente si ritengono come stipiti delle razze domestiche più comuni; anzi solo alcune di queste si sono talmente trasformate col tempo da non corrispondere più ad alcun tipo selvaggio, oppure questo è sparito da tempo, prima di essere da noi conosciuto. La *Columba livia* è appunto il tipo selvaggio del comune colombo, che si conserva libero ed invariato in diversi punti dell'Europa, specialmente insulare e littoranea, e vi ha serbate le sue primitive abitudini che sono alquanto errabonde. Solo nell'ultimo periodo è andato pur troppo diminuendo, come tutti gli uccelli selvatici, nei paesi ove è generale l'uso del fucile da caccia, e la sua diminuzione fu tanto più facile inquantochè essa suole viaggiare anche lontano in compagnia di un'altra specie unicamente selvaggia, cioè la Colombella (*Columba oenas*) colla quale volontieri divide il pascolo nei campi. Allora attraversa ancora il Continente, ed a me avvenne di constatarne la presenza nella Valle del Po, come ad altri toccò d'incontrarla in varii altri punti d'Italia, o d'Europa.

A - FASE [illegible] NALZAMENTO CON ALI [illegible] E CODA APE[illegible] ANTI.

Anche un profano può facilmente distinguerla a volo in mezzo alle colombelle, sia pel groppone bianco, sia per le due larghe fascie nere regolari attraverso le ali; ma è certo che se si pone una Livia selvaggia insieme ai colombi liberi delle città, riesce difficile e quasi impossibile il distinguerla, differendone appena per le sue dimensioni generalmente un po' minori, per le forme più snelle ed eleganti e per una maggior purezza del colorito; differenze tutte che consistono, come si vede, unicamente nel grado, finchè i piccioni sono di colorito normale.

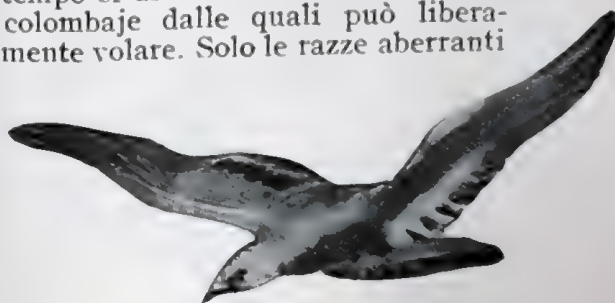
Deve però tenersi bene a mente che, in genere, i colombi lasciati in libertà tornano rapidamente, cioè in poche generazioni, al colorito grigio-bluastro dominante, colle due verghe nere traverso le ali, ed il groppone bianco, ed anche le forme tendono a ritornare normali.

Infatti tutte le variazioni di forma, e sono quasi infinite nelle razze domestiche, si conservano solo per la scelta accurata e continua di riproduttori operata dall'uomo, e varia colla bizzarria di questo, può dirsi, all'infinito: ma sono a spese della specie, che se acquista una bellezza artificiale e convenzionale, diviene però facile alle malattie più svariate.

Ritornando liberi i colombi, riprendono subito la prevalenza i caratteri ereditarii di origine a spese di quelli divenuti ereditarii per selezione artificiale continuata, i quali costituiscono come un ingombro; p. es., i ciuffi e le penne al capo, al collo, alle zampe, i becchi e le narici esagerati, le grandi palpebre carnose (che facilmente alloggiano parassiti), i grandi gozzi, i colori bizzarramente disegnati, ecc. ecc.

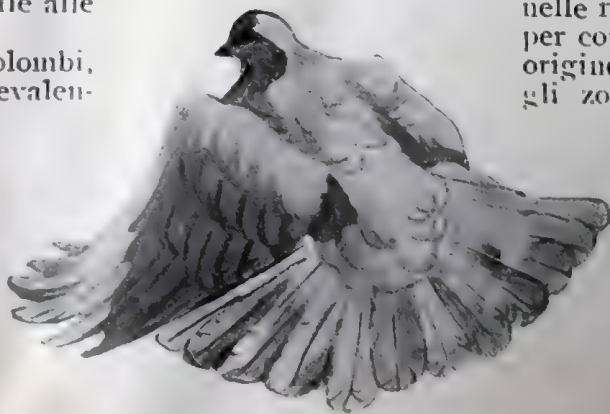
C - POSIZIONE DELLE ALI PROLUNGATE IN AVANTI.

Anche le grandi dimensioni dei *Romani*, dei *Parigini*, ecc., facilmente spariscono, come scomparvero in lunghissimo tempo i caratteri di una famosa razza della Campania, il cui valore era decantato dagli antichi scrittori.

Il piccione viaggiatore comune, ossia quello usato quale messaggero, non è adunque altro che il più simile per forme, proporzioni e colori al tipo selvaggio e ciò è ben naturale, perchè questo non ha nulla di superfluo, nè per il peso nè per le forme, ed ha il colorito quale risultò in libertà da una lunga, sapiente scelta naturale: esso è il meglio organizzato per il volo celere e continuato e la sua indole è tale che in poco tempo si assuefa alla schiavitù relativa delle colombaje dalle quali può liberamente volare. Solo le razze aberranti

B - PICCIONE CHE INIZIA LA DISCESA.

per forme o per mole rinunziano all'abitudine del volo che diviene per esse una fatica e quindi anche un pericolo.

La Colomba selvaggia in Europa forma una sola specie, che in Africa è sostituita da una forma più piccola e più chiara nella valle del Nilo (*Columba shimperi*) ed in Asia dalla *C. rupestris* che non ha il groppone bianco, ma anche queste debbono aver concorso alla formazione delle razze domestiche. Vi è anzi motivo di pensare che un'altra specie asiatica, bella e ben distinta, abbia pure contribuito, cioè la *C. leuconota*. Infatti alcuni caratteri di questa si manifestano talora nelle razze domestiche, le quali per conseguenza avrebbero una origine da più specie, ciò che gli zoologi sogliono chiamare *origine poligenetica*.

Ma col nome di *Piccione viaggiatore* bisogna qui ricordare che fu designata anche una specie americana, viaggiatrice, o meglio migratrice, vera e propria ed è per noi ornitologi l'*Ectopistes migratorius* della quale ho tracciato una figura pel maschio e per la femmina. È una bella ed elegante specie, dalla coda lunga e graduata, che fino al secolo scorso fu oltremodo comune in America, tanto da formare branchi che oscuravano l'aria durante i passaggi; ma che ora può dirsi

del tutto sterminata, non tanto per le stragi che se ne fecero da intere popolazioni che l'attendevano ai varchi, quanto per il rapidissimo estendersi delle colture che le tolsero i boschi ove nidificava.

Questa fu una specie totalmente selvaggia, ma ho dovuto parlarne solo a causa del suo nome, il che dimostra quanto grave errore sia il dare nomi come quello di *viaggiatore*, che potrebbe darsi ai due terzi del mondo degli uccelli.

* * *

Ritorno ora alla *Columba livia* alla quale più direttamente si riferiscono le razze che vengono adottate come viaggiatrici, o messaggiere, che hanno tra loro piccole differenze nei caratteri secondarii, mentre tutte hanno forma svelta e regolare, becco di moderata grandezza con narici a volta non molto sporgente, capo piccolo, con palpebre poco sviluppate attorno agli occhi che hanno iride gialla circondata di rosso vivo. Le ali sono lunghe, larghe, appuntate, nelle quali la 2ª remigante è la più lunga, la 1ª e la 3ª quasi uguali tra loro. La coda ha 12 penne ed è quasi tronca, se chiusa, ma può aprirsi a largo ventaglio. Zampe mediocri, con tarsi e diti carnosi, coperti di scudetti cornei, le unghie leggermente ricurve, nere, mentre il resto è rosso cremisino. Piumaggio liscio e lucido alla superficie, sfilacciato alla base, con tinta generale grigio azzurrognola, più chiara sul dorso e sulle ali. Il corpo è fortemente muscoloso.

D - PICCIONE VISTO DALL'ALTO E PER DI DIETRO.

* * *

Se noi prendiamo in mano un piccione morto, rimaniamo sorpresi, prima d'ogni altra cosa, per il suo peso e ci domandiamo come possa un uccello così pesante non solo volare, ma essere addirittura uno strenuo volatore, un ardente viaggiatore. Per solito si considerano solo uccelli leggieri, piccoli, pei quali ci pare ben naturale che il solo battito delle ali basti a sollevarli; difatti è notoria la facilità colla quale i comuni uccelletti si alzano ad un tratto nell'aria, quasi creature incorporee, e spariscono subito anche nel più folto di una selva. Neppure ci si meraviglia che un falcone, del quale sempre sentimmo magnificare da tutti la potenza delle ali, possa con fulminea celerità levarsi a volo: ma in realtà tale confronto non sogliamo fare come vorrebbe esser fatto, chè a ben pochi avviene oggi di aver l'opportunità di pesare uno di questi uccelli.

Io che n'ebbi assai fra le mani, e vivi e morti, com'ebbi pure aquile ed avvoltoi, non potei a meno di constatare che sono pesantissimi tutti, non solo, ma chè più grande è la potenza del loro volo e più grande risulta il loro peso. Ho avuto recentemente alcuni enormi Girifalchi di Scandinavia e d'Islanda e mi sono facilmente convinto che il maggior peso dell'insieme del corpo, e delle ali in particolare, è il coefficiente massimo della forza del volo.

Già il Marey ha fatto osservare che il peso dei muscoli toracici, quelli cioè che determinano, conservano e regolano il volo di un colombo, rappresenta circa i cinque sesti del peso totale dell'uccello, e l'Headley ha recentemente insistito su questo concetto fondamentale da cui si deduce, come facile conseguenza, che se il peso dei muscoli che muovono tutto l'apparato locomotore aereo è più grande, sarà anche più grande la forza che essi sviluppano.

Ora tale forza, se è maggiore, imprime alle ali uno spostamento tale dell'aria, che l'uccello trova in essa la resistenza necessaria a reggersi per un momento in equilibrio: i successivi colpi d'ala, ripetendosi rapidamente, ve lo mantengono.

Persino una pietra, che pure non ha una forma determinata, quando è lanciata potrebbe rimanere indefinitamente nell'aria,

E - PICCIONE CHE AVANZA LE ALI MA ANCORA DISTANTI FRA LORO.

IL COLOMBO SELVAGGIO D'EUROPA (COLUMBO LIVIA).

purchè noi potessimo darle tratto tratto una nuova spinta, quasi come fa una distesa d'acqua, che al sasso che la rade nel cadere dà una spinta che lo risolleva, mandandolo avanti, e così ripetutamente. Il corpo pesante di un uccello, se le ali lo sospingono, va innanzi, ma se un granellino di piombo gli spezza un'ala, cade immediatamente come un sasso e può rimaner morto solo per la caduta, urtando col petto contro il suolo.

Un colombo viaggiatore è dunque nelle condizioni di un uccello dal corpo pesante. Eppure, mi si dirà, gli uccelli veramente pesanti si sa che non sono volatori e tra gli stessi piccioni le razze più pesanti non sono affatto le migliori volatrici; anzi, sempre tra i piccioni, le numerose razze, dette di viaggiatori. sono piccole e di forme snelle, il che parrebbe quasi una contraddizione con quanto ho detto prima, mentre non lo è, perchè ciascun individuo, osservato attentamente, risulta forte e tarchiato.

F - ABBASSAMENTO GRADUALE DELLE REMIGANTI INTERNE ED INCURVATURA DELLA CODA.

Nei Colombi viaggiatori poi è soprattutto da riguardarsi la perfezione delle proporzioni fra tutte le parti del corpo nelle quali l'aspetto della forza, mentre è costantemente conservato, va congiunto con quello della grazia e della eleganza che valse a tali colombi fino dai più antichi tempi le somme simpatie degli uomini, secondochè hanno scritto Plinio ed Aldrovando.

Anche nel volo più celere, anche nei movimenti più svariati e più repentini, l'eleganza di questi uccelli, la loro disinvoltura e facilità ci ricolmano di ammirazione profonda, non meno di un Nibbio che ruota in alto colla sua coda bifalcata, o di un Pellegrino che si precipita a capo all'ingiù sulla vittima.

Per questa considerazione parmi che non sembrerà ai lettori fuori di luogo una breve, sommaria, ma completa analisi di questi movimenti, quale oggi soltanto siamo in grado di dare, dopochè gli studi minuziosi e fortunati del Marey in Francia, dello Headley in Inghilterra, e di vari altri, hanno sapientemente avviato il difficile e complesso studio del volo degli uccelli, illuminando in modo insperato anche il volo, per quanto diverso, degli aeroplani; e debbo accennare ancora che l'Italia è particolarmente affezionata a questo argomento che occupò a lungo la mente grande di uno dei suoi maggiori figli, Leonardo da Vinci, in un tempo nel quale troppi mezzi ancora mancavano totalmente per condurre indagini di questa natura.

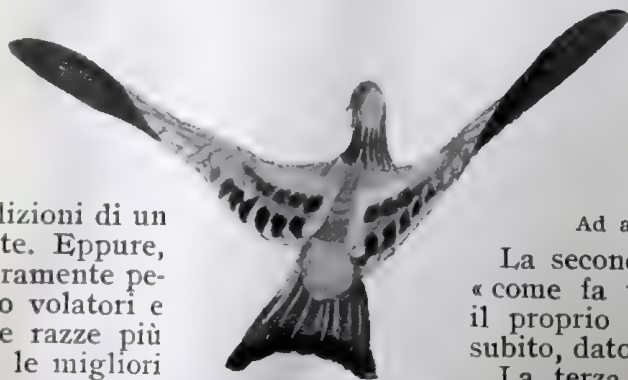
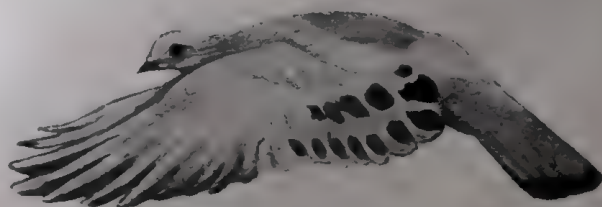
* * *

Come ho già accennato, la prima domanda che ci si fa sollevando un uccello, è questa: come fa esso a trovare nell'aria la dovuta resistenza per rimanervi immerso e, in apparenza persino fermo, cioè

Ad ali aperte e ferme.

La seconda domanda è questa: « come fa un uccello a mantenere il proprio equilibrio, o ristabilirlo subito, dato che l'abbia perduto? »

La terza domanda è: « come le ali lo sostengono e lo sospingono? »

Non sono queste certo le sole domande che si presentano a chi studia il fenomeno del volo in un uccello; ve ne sono molte, infinite altre, nè sarebbe qui il luogo di fare un completo trat-

G - MOVIMENTO DELLE PRIMARIE IN AVANTI COME NEI GABBIANI (fig. S. n. 4).

tato del volo, ma a quelle tre conviene una risposta nella maniera più semplice.

Il problema della resistenza dell'aria fu già affrontato e, per quanto riguarda il volo, potè considerarsi come risolto, dal grande Aldo Newton, colla legge che «*la resistenza ad un corpo in moto cresce in ragione del quadrato della velocità*». Ora la velocità risulta di vario grado a seconda della forma e della struttura, e tra la moltitudine immensa delle forme degli uccelli ve n'hanno di più adatte e di meno adatte al volo, cioè a conferire agli uccelli stessi un grado immensamente vario di velocità nell'aria.

Supponiamo un colombo viaggiatore perfetto ed obblighiamolo a volare terra terra, noi lo vedremo rapidamente cadere, perchè la sua forma non gli consentirà di spiegarvi tutta la dovuta velocità per trovare la resistenza: le sue ali lunghe batteranno più il suolo che l'aria, quindi non potranno mantenere quella superficie di resistenza all'aria che può ad ogni colpo d'ala mantenerlo nella medesima. Liberiamo invece una rondine che pure ha le ali, in proporzione, più lunghe e più acute, essa riescirà subito a tenersi nell'aria, a pochi centimetri dal suolo non soltanto, ma a volarvi rapidissima senza urtarlo e volerà sull'acqua senza raderla, a meno che non voglia farvi un bel bagno.

COLOMBO VIAGGIATORE AMERICANO (ECTOPISTES MIGRATORIUS).

Il Mouillard in Egitto esperimentò la difficoltà enorme che hanno uccelli di forme tarchiate e pesanti per poter prendere il volo: p. es., i Pellicani, che pure sono eccellenti veleggiatori nell'alta atmosfera, e così pure gli Avvoltoi Grifoni che tante volte in Sardegna mi dilettavo a far volare affacciandomi alle alte rupi dalle quali si precipitavano tenendo largamente aperte e convesse come paracadute le enormi ali.

H - ISTANTE IN CUI IL PICCIONE CAMBIA POSIZIONE PER GIRARE VERSO SINISTRA DANDO UN COLPO A DESTRA.

Q - POSIZIONE ANORMALE DIVERSA DELLE DUE ALI.

Anche i colombi, pur essendo assai più piccoli e più snelli, amano le alte colombaje per poter più agevolmente prender l'aire al volo, e veggonsi graziosamente rimbalzar in aria dopo la curva. Da una terrazza del Liceo Beccaria in Milano ho potuto osservar molte volte questo movimento anche sui Colombacci (*C. torquata*) che volevano prender il volo.

I colombi, di qualsiasi specie, non sono tra gli uccelli che possono a lungo, anzi abitualmente, rimaner librati nell'aria, ma solo per pochi istanti, per un momento di osservazione e basta: essi debbono compiere il loro battito regolare in una data direzione orizzontale, od inclinata. Ciò dipende dalla loro forma che è essenzialmente diretta a *superare le distanze* e quindi richiedono il massimo di velocità che coincida col minimo di fatica: essi non hanno motivo di fermarsi,

anzi li hanno per non fermarsi se non quando hanno raggiunto il proprio obbiettivo: perciò la loro superficie di contatto coll'aria, pur essendo considerevole, non è nulla di più del necessario: un Nibbio invece che deve star librato sull'ali aperte, minutamente esaminando il suolo in cerca di preda, ha ali immense e coda larghissima biforcuta; ecco dunque quanto importa la forma pel volo.

K - CODA LIMITATAMENTE APERTA NELL'ELEVAMENTO GRADUALE.

Qualunque volatore noi osserviamo offre sempre un notevole contrasto tra la faccia inferiore, ossia superficie ventrale, e quella superiore, o dorsale: questa è costantemente convessa e le ali partecipano a questa convessità, mentre la prima è in vario grado concava e le ali pure concorrono ad accrescere o diminuire l'ampiezza di questa superficie concava secondo il bisogno che gli uccelli sanno misurare con portentosa prontezza e sicurezza. Anche la coda asseconda, coll'allargarsi o col chiudersi, queste variazioni della concavità.

Perciò bisogna ricordarsi che non funzionano soltanto certe categorie di muscoli nel volo, ma anche parecchie altre destinate ai movimenti secondari, ma non perciò meno importanti. La forma ovoidea del corpo che nei forti volatori è più accorciata riesce a questo riguardo la più adatta, presentando più ravvicinate tutte le parti essenziali dell'apparato aereo, e tutti possono vedere, ad esempio, quanto sia breve o di aspetto faticoso il volo di un Picchio che ha il corpo notevolmente allungato e stretto e come raramente è faticosamente volino sulle acque i Tuffetti e gli Svassi.

M - PICCIONE CHE STA PER TOCCAR TERRA CON LE DITA APERTE.

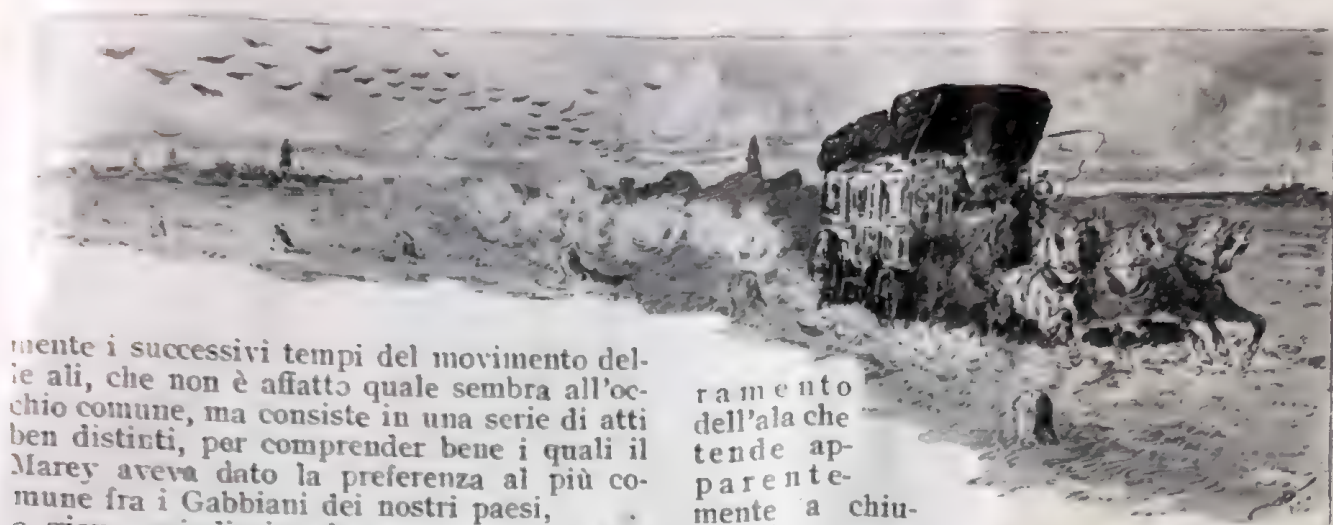
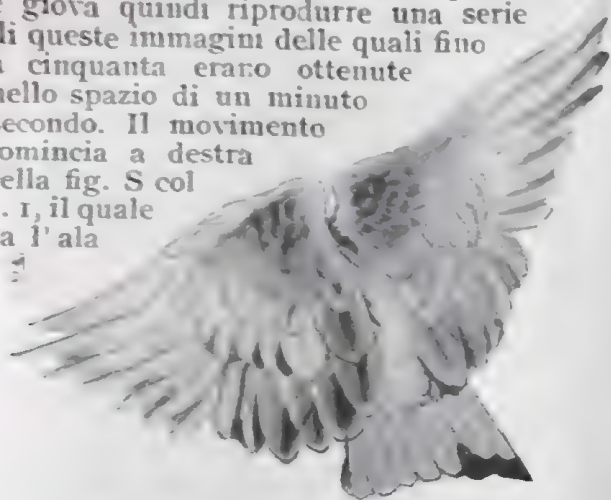
Nel colombo le condizioni sono tra le migliori, perchè il suo corpo è molto corto ed il petto sporge fortemente per l'altezza dell'osso sterno che separa le due grandi masse dei muscoli pettorali cui si richiede il massimo sforzo. In esso il capo è piuttosto piccolo ed anche il becco, ben proporzionato, non richiede alcuno sforzo di speciale articolazione, come nella Beccaccia, mentre il collo, mediocremente lungo, va gradatamente allargandosi verso la base, offrendo minima resistenza.

Anche le zampe, nè lunghe, nè corte, nè molto pesanti nel volo, stanno quasi interamente nascoste tra le piume e sono rivolte all'indietro.

Il colombo in genere, e quelli viaggiatori in ispecie, hanno dunque tutte le condizioni volute per lunghi e rapidi voli *a battito continuato*. Volo non librato come nei rapaci. Esaminiamo ora come questo si compia.

L - CONGIUNZIONE DELLE ALI ALL'INIZIO DELL'ELEVAZIONE.

Nella posizione normale del volo disteso il corpo del piccione sembra orizzontale: in realtà però esso è sempre piuttosto inclinato, cioè colle parti anteriori leggermente sollevate rispetto alle posteriori, in modo che la superficie concava inferiore è lievemente rivolta all'innanzi, ma la posizione inclinata apparirà tanto meno, quanto maggiore è la velocità colla quale scorre sull'aria che gli forma come un piano. In tale posizione il capo è quasi orizzontalmente proteso all'innanzi e la coda sta distesa, ma chiusa, all'indietro e non si apre se non per compiere un cambiamento di posizione, o nel senso verticale, o in quello laterale. La fotografia istantanea ha potuto colpire alcune immagini, che l'occhio non ci avrebbe mai rivelato, dimostranti alla evidenza quali strani movimenti un uccello può compiere istantaneamente volando, senza perdere affatto l'equilibrio; questa medesima fotografia istantanea fatta mediante il fucile fotografico, o con altri mezzi largamente illustrati dal Marey e da altri, ha permesso di analizzare minuta-

mente i successivi tempi del movimento delle ali, che non è affatto quale sembra all'occhio comune, ma consiste in una serie di atti ben distinti, per comprender bene i quali il Marey aveva dato la preferenza al più comune fra i Gabbiani dei nostri paesi, e giova quindi riprodurre una serie di queste immagini delle quali fino a cinquanta erano ottenute nello spazio di un minuto secondo. Il movimento comincia a destra della fig. S col n. 1, il quale ha l' ala

N - ISTANTE NEL QUALE LE ALI TORNANO INDIETRO E SI RIALZANO, VISTE PER DI DIETRO.

(ossia le due ali) sollevata al massimo punto, cioè nell'istante nel quale comincia il movimento per abbassarla, movimento che pel nostro occhio si rivela unicamente come un abbassamento; invece essa si abbassa bensì, come nella figura seguente 2, ma al n. 3 si vede che essa si è spostata rapidamente in avanti, portando in questa direzione ad un tratto tutte le remiganti primarie unite e nel senso del taglio per fendere l'aria senza resistenza. Al n. 4 le ali hanno raggiunto il massimo di avanzamento e mentre le primarie compatte si offrono di taglio in avanti, le secondarie e le terziarie rivolte in basso offrono la massima concavità dell'ala. In un piccione questo istante del volo è rappresentato dalla immagine G (da fotografia di Headley) e dalla immagine E, mentre il n. 1 corrisponde alla figura O. La figura C, vista per didietro corrisponderebbe alla figura 4, ma solo per la posizione delle ali. Subito dopo, il n. 5 dei Gabbiani ci mostra il principio del ritiramento dell'ala che tende apparentemente a chiudersi, mentre invece comincia il rialzamento, ed è dopo questo movimento, che è rapidissimo anche nel Gabbiano, che l'ala compie sul suo asse una semirotazione per effetto della quale le primarie si allargano, cioè si distanziano, l'aria può passarvi tra mezzo ed in pari tempo una energica contrazione muscolare le porta tutte in alto, come nel n. 6 che è identico al n. 1. Così successivamente in ogni serie si ripetono i medesimi movimenti.

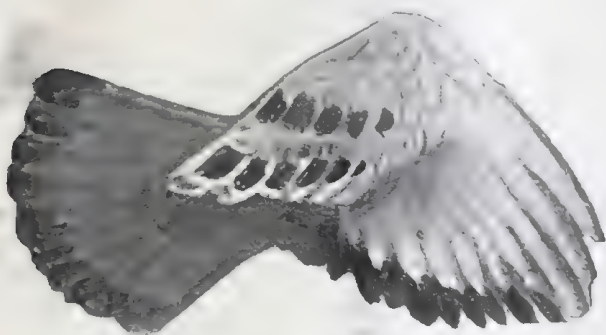
La fig. P corrisponde nel piccione alla fig. 4 del Gabbiano e la fig. N, che non sembra nemmeno l'immagine di un uccello, ha colto precisamente l'istante nel quale le remiganti primarie si ripiegano all'infuori ed in alto, come nel Gabbiano n. 5. Questa fotografia è doppiamente preziosa, perchè nel punto dell'ala dove si verifica l'istantanea contrazione si forma una specie di concavità che ne è la conseguenza, ma è estremamente rapida e quindi sfuggiva all'osservazione, rendendo incomprensibile questo importantissimo momento di un colpo d'ala.

O - FASE INIZIALE DEL MOVIMENTO DELL'ALA.

Ho già accennato che esistono anche momenti anormali dovuti ad interruzioni istantanee, per una causa qualsiasi, nel volo regolare: il più singolare di questi momenti messi in evidenza nelle istantanee è quello per il quale le due ali compiono al tempo stesso un movimento opposto. Uno di questi casi è dato dalla fig. H, nella quale un'ala è come ferma ed arretrata, quella sinistra, ma la destra tende ad imprimere un movimento giratorio a tutto il corpo verso sinistra. Il piccione volendo voltarsi bruscamente si è posto col corpo verticale e si è come fermato in aria, presentando contro questa la coda ampiamente spalancata. Altra figura singolare è la fig. Q nella quale le due punte delle ali si trovano fra loro in antitesi, sebbene il corpo si trovi normalmente

collocato e l'uccello non sembri disposto a mutar la sua direzione.

Per il movimento di ascensione nell'aria il corpo prende una posizione più o meno prossima alla verticale, le ali si sollevano massimamente come nella fig. A, la coda fortemente tesa è aperta verso l'avanti, ma questo atteggiamento è solo riservato ai brevi e repentini innalzamenti, mentre in altri casi la coda è solo limitatamente aperta, come nella bella istantanea dalla quale ho tolta la fig. K; del resto, in generale, l'innalzamento è più lungo ed il volo si avvicina di più a quello orizzontale, come nella fig. O. In tutti questi

R - PICCIONE CHE DISCENDE E AVANZA I PIEDI PRIMA DI CHIUDERE LE ALI.

P - LE ALI DEL PICCIONE PORTATE AVANTI AL MASSIMO GRADO.

casi le zampe sono immediatamente ritirate aderenti al corpo e quasi nascoste tra le piume: infine tra le figure che rappresentano gli atteggiamenti dell'ascesa vi è anche la fig. F vista per didietro, nella quale si mette in evidenza l'abbassamento graduale delle remiganti terziarie che tende a modificare la curvatura dell'ala ed è uno dei mezzi più importanti dell'equilibrio nel volo.

Ed ora la discesa: durante questa il corpo conserva una posizione orizzontale, almeno relativamente, ma la sua parte estrema che regge la coda è sollevata e la coda si allarga a ventaglio e sta rialzata: le estremità vengono portate all'innanzi quando l'uccello si avvicina a terra, come nella fig. R, nella quale la coda è già abbassata, mentre il corpo è già sollevato: nella fig. M, che sta quasi per toccar terra, i piedi sono ben distesi e le ali ampiamente sollevate e dilatate assicurano il collocamento del piccione che può un istante dopo chiuderle, avendo già il corpo piegato verso la sua posa ordinaria quasi orizzontale.

Se invece di scendere a terra l'uccello vuole soltanto abbassare il proprio volo, allora manovrerà diversamente (fig. B): esso allargherà ed abbasserà alquanto la coda, ma, al tempo stesso, abbasserà il capo ed il collo ed allargherà il massimo le ali che resteranno perfettamente distese e rigide, leggermente sollevate agli apici e, come due bilancieri, permetteranno una rapida discesa, una specie di sdrucciolamento nell'aria, quasi senza batter d'ala, ma solo inclinando alternatamente ora l'una ora l'altra, pel mantenimento dell'equilibrio nelle curve che l'uccello in questo volo descrive.

Tutti questi complessi movimenti e molti altri ancora che vediamo compiere da un colombo, come da qualunque altro uccello, si realizzano poi con una sicurezza ed un collegamento tale che riempie di stupore il pensiero che essi ci appariscano come le cose più semplici e più ovvie, mentre sono il risultato di un lunghissimo lavoro di selezione e di graduale perfezionamento durato non secoli, ma millenni.

Chi considera quale doveva e poteva essere il volo dell'uccello più antico che si conosca, l'*Archeopteryx*, il cui scheletro era lucertolesco e a cui le ali bastavano appena per lanciarsi d'albero in albero, dondolandosi ad un ramo per lanciarsi verso un altro cui si attaccava coll'unghia ad uncino dell'unico dito di ciascun ala, non essendo organizzato in modo da raggiungere i rami dal disopra col piede, può immaginarsi quel che sia costato di trasformazioni e di esperienza agli uccelli il raggiungere l'attuale perfezione del volo, quale vediamo in un piccione viaggiatore.

S - FASI DEL MOVIMENTO DELLE ALI SECONDO LE RECENTI ANALISI COLL'AIUTO DELLE ISTANTANEE (50 FOTOGRAFIE AL MIN. SECONDO)

Prof. GIACINTO MARTORELLI.

Vedere
IL VALORE DELLA TESSERA DEL TOURING PEL 1915
a pagina 36.

Le ferrovie Calabro-Lucane

ACERENZA - ALLA FONTE.

Nei primi mesi di questo anno verranno aperti al servizio pubblico alcuni tronchi delle Ferrovie secondarie di Basilicata e Calabria, la cui costruzione ed esercizio vennero assunti dalla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo.

La nuova rete misura oltre 1200 chilometri di sviluppo; è assolutamente indipendente, racchiusa dalle linee litoranee con sbocchi diretti al mare e con frequenti contatti con le ferrovie principali.

La soluzione di questo complesso problema, politico e finanziario nel tempo stesso, fa certamente onore ai nostri legislatori ed ai corpi amministrativi che seppero affrontarlo e risolverlo in forma armonica e completa: esso però dal punto di vista tecnico, ferroviario e costruttivo rappresenta una ben più ardua prova, cui si sta cimentando una numerosa schiera di lavoratori, dagli ingegneri agli umili operai, veri pionieri del progresso in due regioni che, per la loro posizione geografica e per la natura montuosa, erano rimaste finora in gran parte estranee al movimento economico del paese. Ma in quelle regioni esistono mirabili energie e risorse latenti, ed il lavoro fervido che si sta svolgendo sia per le nuove costruzioni ferroviarie, sia per tutta quella varia ed enorme massa di opere pubbliche che furono decretate da altre leggi speciali, vi creerà un rigoglio di vita economica, che accrescerà, con la prosperità locale, la ricchezza della Nazione.

Questa nuova rete però, oltre che un alto interesse economico e tecnico, assume anche una grande importanza dal punto di vista turistico, giacchè percorrendo vaste provincie assai poco note, permetterà di raggiungere con mezzi relativamente rapidi e comodi (da-

COME SI VIAGGIA IN BASILICATA.

POTENZA - PANORAMA

ti gli allacciamenti frequenti alle ferrovie principali) alcuni paesi che offriranno largo campo d'azione agli amanti di escursioni, agli studiosi di usi e costumi popolari, a coloro insomma che sentono veramente tutta la poesia della nostra bella Italia, la quale, anche in quelle regioni, nulla ha da invidiare a quei paesi che sono ormai divenuti, quasi per consuetudine, la meta dei viaggiatori e dei turisti di tutto il mondo.

* * *

Le linee della Basilicata schematicamente si possono ridurre a due: una, la Bari-Atena, ha andamento da est ad ovest; l'altra, la Potenza-Nova Siri, ha una direttiva da nord a sud. Queste due linee sono integrate dalla trasversale Avigliano-Gravina, che serve a congiungere la Basilicata alla Puglia e ne costituirà l'allacciamento più diretto col porto di Bari.

La linea Bari-Atena (km. 280) per il suo primo chilometro presenta l'aspetto caratteristico di una ferrovia sopraelevata sul tipo di quelle delle grandi metropoli dell'estero: ed è indubbiamente il primo e forse unico esempio in Europa di ferrovia sopraelevata su un viadotto in cemento armato, notevole per la sua leggerezza e semplicità.

Dopo Grumo incomincia la scalata alle Murgie, che si svolge fra un succedersi ininterrotto di ricchi oliveti, di immense distese di mandorli e di campi disseminati dei caratteristici *trulli*.

Ad Altamura si incontra una prima congiunzione o sutura alla rete dello Stato: di qua partirà infatti il binario a doppio scartamento, che raggiungendo Gravina si collegherà al tronco proveniente da Avigliano.

Fra Altamura e Matera la ferrovia, degradando a mano a mano dalle pendici della Murgia verso la valle del Bradano, entra in Basilicata.

Matera è una interessantissima città di costruzione medioevale; notevoli in essa la Cattedrale (1270) ed il Castello che arieggia al famoso Castel del Monte.

GIOIA TAURO - VIADOTTO SUL PETRACE (IN COSTRUZIONE)

BARI - VIADOTTO IN CEMENTO ARMATO.

CORLETO PERTICARA (POTENZA) - PANORAMA.

COSENZA - LA CATTEDRALE.

SERRA S. BRUNO (CATANZARO) - CERTOSA DI S. STEFANO DEL BOSCO.

Percorsa la valle del Bradano la nuova linea attraverserà con una galleria lunga 3600 metri il contrafforte che la divide dalla valle del Basento, ove raggiungerà a Ferrandina la ferrovia Potenza-Metaponto. Ferrandina e Pisticci, i due paesi ove ancora le donne, famose per bellezza, vestono costumi pittoreschi con ricco corpetto, gonna ricamata e corta, sono alle porte della Lucania centrale. Questa regione percorsa dall'Agri e dal Sinni, che vide un giorno le schiere e gli elefanti di Pirro, è oggidì una delle più desolate; la natura stessa dei terreni (argille) dà al paesaggio un aspetto triste e monotono.

A Guardia Perticara si raggiunge la linea proveniente da Potenza, con la quale avrà comune il tratto fino a S. Martino d'Agri.

Di qui la ferrovia risale la valle dell'Agri, fin quasi alle sorgenti, toccando le rovine di Grumentum (importante città ricordata da Strabone e da Livio), e finalmente, attraversato l'Appennino, raggiunge Atena, sul Vallo di Diano, stazione della ferrovia Sicignano-Lagonegro.

La linea Potenza-Nova Siri (150 Km.) passa successivamente dalle valli del Basento a quelle del Sauro, dell'Agri e del Sinni, ed anche essa porterà nel cuore della Basilicata un soffio di vita nuova. Sul corso inferiore del Sinni (valle del Sarmento) sono ancora raggruppati alcuni comuni di stirpe albanese, ove si conserva non solo il caratteristico costume ed il linguaggio, ma perfino il rito greco.

Questi paesi non offriranno al turista un paesaggio tanto attraente, ma in compenso faranno ammirare interessanti costumi, quantunque non sia improbabile che anche qui le migliorate comunicazioni abbiano come prima conseguenza la scomparsa degli usi locali, ultimo retaggio del passato.

La linea Avigliano-Gravina (Km. 90) attraversa il paese di Orazio, che è di frequente ricordato nelle sue Odi: notevole Acerenza, antica città fabbricata sopra un'aspra rupe, onde l'oraziano *celsae nidus Acherontiae*.

La rete di Basilicata sarà congiunta alle

MATERA (BASILICATA) - LA CATTEDRALE.

linee calabresi dalla Lagonegro-Castrovillari (Km. 105), ferrovia di montagna, che si svolge intorno al massiccio del Monte Pollino (m. 2250) e segue l'andamento della Strada Nazionale della Calabria.

Intorno a Castrovillari vive un'altra colonia albanese e quivi si incontrano i caratteristici costumi calabresi e si vedono ancora i famosi cappelli a pan di zucchero (cappello pizzuto) rimasti l'emblema dei banditi, che scorrazzarono un tempo fra le aspre giogaie dell'Appennino.

L'interposizione del binario ridotto sulla ferrovia da Sibari a Cosenza costituirà il legame diretto fra le linee di Basilicata e quelle della Calabria.

Queste si riducono schematicamente a quattro: due fanno capo a Cosenza e sono la Cosenza-Catanzaro (Km. 93) e la Ferrovia Silana (Km. 150), che attraverso l'altipiano della Sila Grande scenderà al porto di Cotrone, in riva all'Jonio.

Le altre due sono linee trasversali, cioè congiungono una stazione della ferrovia litoranea tirrena con una della ferrovia ionica: sono queste la Porto S. Venere-Mongiana-Soverato (Km. 120) e la Gioia Tauro-Gioiosa Jonica (Km. 100).

FERRANDINA - COSTUMI

La Cosenza-Catanzaro, che dalla valle del Savuto passa a quella del Corace, seguendo la direttiva della Strada Nazionale, costeggierà i contrafforti della Sila ed offrirà dei punti di partenza per interessanti escursioni.

La strada percorsa dalla nuova ferrovia vide nel 1860 le vittoriose schiere di Garibaldi, e Soveria Mannelli ricorda con un modesto monumento la rapida marcia dei volontari, che fecero ivi prigioniero un intero reggimento borbonico.

La Ferrovia Silana contribuirà certamente a far conoscere agli Italiani questa meravigliosa regione, che è veramente degna di gareggiare con le migliori plaghe climatiche.

La nuova ferrovia, arrampicandosi e girando fra i ridenti colli cosentini, raggiungerà a oltre 1400 metri sul mare il massiccio della Sila e attraverserà il boscoso altipiano in tutta la sua estensione fino a San Giovanni in Fiore.

Questo ameno paese, cuore della Sila, è oggi un luogo assai romantico e si comprende come il suo paesaggio abbia attratto

VERSO SERRA S. BRUNO (CATANZARO) - D'INVERNO.

« il calavrese abate Gioacchino
di spirito profetico dotato ».
(DANTE - *Paradiso XII*).

a fondarvi la sua badia; ma fra non molti anni palpiterà quivi un rigoglio di vita nuova, quando le acque dell'Arvo, del Neto e dell'Ampollino, raccolte in ampi bacini montani, si aggiungeranno alle riserve di carbone bianco che fanno ricca la nostra Nazione.

La discesa della Sila da San Giovanni in Fiore non riuscirà molto attraente come paesaggio, ma farà conoscere Caccuri col suo turrito castello e patria di quel Cicco Simonetta, che, prima Segretario di Francesco Sforza e di Gian Galeazzo, fu poi torturato e decapitato a Pavia. E farà conoscere S. Severina, celebre nell'antichità per i suoi pini ed i suoi oliveti, nonchè per una fiorente scuola pitagorica: Pitagora visse infatti a Cotrone e la influenza delle sue dottrine si fece a lungo sentire in questa regione che fece parte della Magna Grecia.

Da Catanzaro a Soverato si avrà un'altra congiunzione attraverso la ferrovia a scartamento normale, lunga 27 Km., la quale ci trasporterà nel cuore della terra classica dei terremoti. È infatti al sud della depressione di S. Eufemia che si trovano i circondari maggiormente colpiti dagli sconvolgimenti tellurici, fra i quali il più memorabile è ancora quello del 1783. La Certosa di S. Stefano del Bosco, presso Serra S. Bruno, conserva i ricordi di questo immane disastro, ed anzi gli obelischi che adornavano la facciata della basilica sono rimasti esempio quasi classico degli effetti rotatori del terremoto.

FERRANDINA - COSTUMI.

L'Appennino ricorda qui l'aspetto della Sila; anche qui le foreste di abeti e le balze granitiche, dalle quali sgorgano copiose e fresche le acque; anche qui le miniere di ferro che un giorno diedero lavoro agli alti forni di Mongiana, che attendono di essere chiamati a nuova attività.

Il valico dell'Appennino sarà situato alle falde del Monte Cucco e di là la linea scenderà sul versante tirreno fino a raggiungere a Porto S. Venere la ferrovia litoranea.

La trasversale da Gioia a Gioiosa è staccata dal resto della Rete; ma è già in corso la domanda di concessione per un tronco di allacciamento che andrà da Mileto a Maropati.

S. GIOVANNI IN [illegible] - UNA STRADA.

COSENZA - PANORAMA.

La linea partendo da Gioia Tauro si eleva rapidamente verso l'altipiano di Palmi ed i contrafforti dell'Aspromonte, che col suo massiccio granitico domina l'estremo lembo della penisola.

Anche questa linea raggiungerà lo spartiacque a circa 900 metri s. m. e di là scenderà rapidamente alla marina di Gioiosa sull'Jonio.

* * *

Questo nelle sue grandi linee il complesso della nuova rete, la quale dovrà essere ultimata entro il 31 Dicembre 1924.

La rete fu studiata con concetti assai larghi e rifuggendo da economie che avrebbero potuto diminuirne la finalità ma anche col criterio di evitare spese non necessarie e, peggio ancora, dannose. Quindi alcune linee saranno per alcuni tratti, fortemente acclivi, ad aderenza artificiale (dentiera), giacchè si vollero evitare tracciati con andamento lungo e vizioso, che male adattandosi alla configurazione dei terreni, avrebbero aggravato il costo di costruzione e d'esercizio.

Questo costo (esclusi i tronchi già in corso di lavoro a cura dello Stato) fu previsto in 240 milioni di lire circa e la spesa per il materiale rotabile e d'esercizio, per l'intera rete, fu valutata in milioni 16,5.

Bastano queste cifre a dimostrare l'importanza della concessione e della somma di lavoro che dovrà svolgersi in pochi anni in quelle provincie; esse indicano inoltre che il costo chilometrico di costruzione sarà elevato, e ciò in conseguenza delle grandi difficoltà naturali.

Il gran numero di punti di contatto con le linee litoranee, che sono linee di grande comunicazione percorse dai treni diretti, renderanno poco disagevole il passaggio su queste ferrovie secondarie; e fra qualche anno sarà possibile raggiungere il cuore della Basilicata e della Calabria senza affidarsi a quelle sgangherate corriere postali (i servizi automobilistici non sono giunti ancora dappertutto) che costituiscono ancora oggi l'unico mezzo di trasporto di cui si possa disporre là dove, beninteso, esistano strade carreggiabili!

MATERA (BASILICATA) - IL CASTELLO.

GINO MASSANO.

Noi sappiamo che il 1915 è il millenovecentoquattordicesimo anno della nascita di Cristo, e questo perchè nel 516 Dionigi il Piccolo pensò bene di calcolare, appunto in tal modo, l'età di quell'avvento.... È perciò che noi oggi possiamo ritenere che assai insicuramente viviamo nell'anno 1915 dalla nascita di Cristo.

L'illustre astronomo Misollevich, dell'Osservatorio del Collegio Romano, ha calcolato infatti che noi siamo nel 1921; e solo pochi altri scienziati hanno obiettato in favore del 1920 o del 1922.

Peraltro ci possiamo trovare anche nel 2015, se son giuste le speculazioni di uno studioso inglese: il Mead, che ha voluto dimostrare come il calcolo del cronologo medioevale sia sbagliato non di sei, ma di cento anni. In ogni modo potrebbe anche essere che abbiamo oltrepassato il 2000 — perchè anche le deduzioni di Giulio Africano, che affermano come noi viviamo ancora nel 1908 — si basano sul calcolo che Gesù nacque nell'anno 5500 dalla.... *fondazione* del Mondo.

In ogni caso, come spiega lo stesso Giovanni Crisostomo, è certo che l'entrante anno non è il 1915.

Ma noi non vogliamo giurare sulle parole dei sapienti e, per far di meglio, saltiamo a piè pari la questione.

Dunque siamo nel 1915 e — purtroppo — perchè questo anno assai sinistramente emergerà nella storia; e festeggiamo nel 25 dicembre la nascita del Salvatore che nacque nella grotta di Betlemme.

Ed — entrando a svolgere il tema secondo l'enunciato nel titolo dell'articolo — le prime rappresentazioni della stagione invernale: del solstizio di inverno, le troviamo nelle immagini antiche nelle quali agli dei vengono aggiunti gli attributi stessi del Sole.

* * *

Difficile è ritrovare un vero e proprio calendario, nelle remotissime antichità. Certo, però, che i Babilonesi, gli Egizi e i popoli più orientali dovevano averne.

MASPERO - *Egypte ancienne* - Paris.
UNA TOMBA ZODIACALE EGIZIA.

Un papiro di circa tremila e trecento anni fa — ci riferiamo alla XIXª o alla XXª dinastia — ce ne mostra per esempio uno rarissimo, che è anche simile ai nostri, perchè porta appunto una quantità di avvertenze e di consigli, come li portano i calendari moderni. Il 24 gennaio si fa festa e si beve dell'idromele; il 21 settembre non bisogna uccidere buoi; il 28 dicembre non si mangiano certi pesci.

Noi sappiamo intanto che gli egizi prima consideravano l'anno come composto da 360 giorni, ma poi, avvedutisi dell'errore risultante innanzi all'anno solare, corressero il loro calendario nel 747 avanti Cristo, iniziando l'era di Nabonassar. Il loro calendario, del resto, era già superiore a quello ebraico, riformato solo nel quarto secolo dell'era cristiana, che si compone ancora di 12 mesi lunari; possedendo a intermittenze un anno di 13 mesi, ed avendo una combinazione di anni in base alla quale, ad ogni novanta, il capo d'anno avviene d'accordo con quello solare.

Opera Nova · A. VALLI · Romæ.
NELL' INVERNO SI DISTILLA IL VINO.

nei bassorilievi attici dei primaverili fiori del melagrano o delle belle frutta copiose dell'autunno. Così non più le tre figlie di Zeus furono immaginate — come nel vaso dell'Acropoli ateniese — nella schiera degli dei recanti onore alle nozze di Teti e di Peleo, ma le dee delle due grandi stagioni dell'anno distinsero il freddo del Gennaio dai tepori del Giugno, e le gioie della candida neve da quelle del fastoso estate. Non più — come nella poetica visione di Filostrato — le Danzanti dalle disciolte chiome e dalle rosee guancie discesero per i greci, nel chiaro azzurro della primavera, risvegliando col canto dolce e vasto la fecondità della terra e degli animali, che non avevano paura di esse, come le sottili erbe dall'agile stelo non si sciupavano al loro passaggio: ma le Stagioni — più matura concezione dell'anno — significarono i cicli della vita terrestre e degli animali. Queste, poi, furono anche tre, nelle rappresentazioni che ancora conserviamo, e si confusero un poco con le stesse Ore, sempre non disgiungendosi dal vecchio Pane, il dio arcade della terra, che appariva nelle più

Nova reperta - Romæ.
MENTRE DAL CIELO SI ROVESCIANO GLI OTRI, IN CASA SI GODE.

Ma passiamo a considerare la concezione del tempo e delle stagioni presso la civiltà nostra....

In Grecia, le vivaci Ore, danzanti la perpetua danza del tempo innanzi al dio Pane, significarono le fasi dell'anno, il susseguirsi dei diversi aspetti delle stagioni, il cambiarsi delle opere umane, il movimento generale della vita terrestre.

Questa, però, che nella nostra civiltà fu la prima rappresentazione del tempo, è persistita quale significato fino ai più vicini secoli, e vive ancora nella concezione nostra, delle Stagioni.

Le Ore, vestite d'un profumato peplo d'aria, come nell'Inno Orfico, furono simboli della feracità del suolo, e della prolificità degli animali. Anche la concezione omerica considera il tempo stesso tutto proprio quale fecondità. Così esse per Euripide sono condotte dal Sole, e per Callimaco potrebbero aver relazione con le giumente che davano moto al carro della bionda Cerere. Dopo che le Irrequiete cedettero a due nuovi più vasti simboli dell'anno la funzione di rappresentare le fasi e gli aspetti del tempo, Tallo e Karpo, le vergini sorelle, furono cariche

Nova reperta Romæ.
LE GIOIE DEL FOCOLARE.

calde ore estive, nei campi, suonando il dolce flauto rustico fatto di canne.

In seguito, ancora, come più si maturò la concezione dei simboli relativi ai diversi tempi dell'anno, le Stagioni ebbero gli attributi dei fiori, delle uve, degli animali, delle spiche. I Greci, del resto, concepirono l'anno diviso in 360 giorni, e lo dividevano in 12 mesi di 30 giorni, suddivisi ancora in tre decadi. Furono i Romani che, nelle rappresentazioni, decisero il numero delle quattro Stagioni. Noi le troviamo in figura di fanciulle, per l'inverno, su carri tirati da cinghiali che amano le tane e le forre; da caproni, per la primavera fecondatrice; da buoi per l'Estate nella quale la terra arricchisce gli uomini; e per l'Autunno da tigri, che ricordano quelle di Bacco, dio delle uve. E così troviamo per le Stagioni, nella Villa Adriana a Tivoli, addirittura una figura di canuto e barbuto Inverno che si ripara al fuoco, mentre tre fanciulle discinte sono accompagnate dagli attributi vari.

Nova reperta - Romæ.

LA BUONA STAGIONE FAVORISCE I COMMERCI.

Quindi anche i Genietti, con questi attributi, rappresentarono i tempi dell'anno che diversamente prolificano.

Opera Nova - A. VALLI - Romæ.

SI SCARDANO I BOZZOLI PER FABBRICARE LA SETA DELLE BELLE VESTI.

Questi simboli, nella antichità greca e romana, costituirono le prime rappresentazioni del tempo. Del resto il celebre calendario scolpito in un blocco di marmo e trovato a Pompei è proprio un vero calendario che potremo dire moderno, se ancora noi fossimo guidati dai consigli agrari e dalle notizie astronomiche e sacre in esso contenuti. E le *Opere e i Giorni* di Esiodo furono perfettamente quello che per noi può essere una Agenda commentata da consigli e avvertenze d'indole agraria; mentre i Fasti, scritti su tavolette e su blocchi di marmo, erano i veri e propri calendari che registravano non solo i giorni, le festività e il dio del mese — come a noi il santo del giorno — ma, proprio ugualmente a certi calendari nostri, avvertivano che bisogna preparare la seminagione di questo o di quel seme, in un dato tempo; o, nei *parapegmi* di lusso, aristocratici, che bisogna radersi la barba nel mese di Giove, che si debbono tagliare i capelli in quello di Venere, o che il giorno dedicato a Mercurio, dio dei ladri, occorre.... tagliarsi

Opera Nova - A. VALLI - Romæ.

[illegible] DI FAR L'OLIO.

LE CACCE COL FALCO AI PRIMI TEPORI ESTIVI

VENDEMMIA, *Pronosticationes 1612.*

le unghie. I Romani, nell'anno regolato dalla luna, istituito da Numa Pompilio, concepivano le stagioni come formate da 355 giorni e divise in 12 mesi. Però questa divisione era errata, tanto che, per il ritorno delle stagioni, presto essi si trovarono a considerare l'inverno... durante l'estate e viceversa; perchè il loro calendario non andava d'accordo col sole. — È noto che fu Sosigene quegli che per ordine di Cesare, quarantaquattro anni avanti Cristo, tolse la confusione e stabilì il nostro anno di 365 giorni e sei ore, in modo che ogni quattro anni esso è di 366. Vennero così: Januarius di 31 giorni, Februarius di 30, Martius di 31, Aprilis di 30, Maius di 31, Junius di 30, Quintilis, che fu poi Julius, di 31, Sextilis di 30, September di 31, October di 30, November di 31, December di 30.

Poi Augusto al Sestilis sostituì l'Augustus, togliendo un giorno a Febbraio per prenderselo lui, onde.... non esser meno di Cesare; e in questo modo l'anno nostro nacque, e seguitò ad essere così nominato e così diviso durante tutta la cristianità fino ai nostri giorni.

I DIVERTIMENTI DOMESTICI NELLA STAGIONE INCLEMENTE.

Nelle rappresentazioni del tempo, i primi cristiani si tennero sempre agli attributi ed alle figurazioni usate dal paganesimo. Il *Pastor buono* con i quadretti campestri, gli animali, i pesci, le frutta e i fiori ricordarono il divino pastore Pan, e la fecondità della terra. In certe rappresentazioni cristiane si vede persino una Nereide portata da un ippocampo; in alcuni sarcofaghi anche qualche Tritone. Poi si venne alla concezione del simbolo della morte nell'inverno, e in quella della celeste felicità, dopo la morte, nella primavera che segue l'inverno.

La evoluzione dei simboli del tempo era compiuta. Le entusiastiche lodi al sole, alla fecondazione, alla vita, e persino al bellissimo candore delle nevi iemali si affogò nella contemplazione immobile della felicità d'oltre tomba, quale si può vedere negli antichi cimiteri cristiani. Le stagioni non più vollero indicare i vivi cicli onde si compone la esistenza dell'uomo e delle cose, ma vollero indicare alla mano del Creatore, alla felicità celestiale, alla risurrezione dell'anima dopo la morte, come alla risurrezione della vita terrestre passato l'inverno mortuario, cui aveva preceduto il sanguinante autunno dai rossi pampini che ricordano le battiture cruente e i lividori del martirio di coloro che vengono sacrificati per la loro fede nel Dio unico.

Le Stagioni, quindi, ebbero la loro rappresentazione secondo la esposta concezione del significato dell'anno. I Calendari non esistettero, forse: ma se ve ne furono, essi avranno seguito certo le Stagioni come sono rappresentate nel cimitero di Pretestato. Dopo la prima cristianità, fu

... IDONO I MAIALI E SI ACCENDONO I FUOCHI NELLE PUBBLICHE PIAZZE.

Civitates orbis terrarum - Venetiis.
"TEMPUS NAVIGANDI,,.

l'avanzato medioevo che svolse meglio il concetto e il simboleggiamento dell'anno, nelle sue stagioni e nei suoi mesi. E lo fece certamente come mai in nessuna età e in nessuna civiltà fu mai fatto. Possiamo dire che, col mosaico dai segni dello zodiaco e dalle figure dei mesi e delle Stagioni che si trova in San Prospero Maggiore, e con gli avori e le vetrate e i bronzi delle porte, e con i pavimenti marmorei delle vecchie cattedrali francesi — come quella di Reims che, prima delle devastazioni tedesche, possedeva scolpite nel superbo portone le quattro Stagioni — incomincia la rappresentazione più completa del moderno concetto dell'anno e delle divisioni e delle particolarità che noi vediamo per ogni mese. In Ciociaria, nella celebre e magnifica cattedrale di Anagni, si giunge a fare ancora di più. L'artista ha voluto rappresentare gli effetti delle Stagioni sull'uomo... Questo è nudo e sta fra quattro iscrizioni che dicono: *Ver humida et calidum — Estas calida et ricca — Autunnus frigidus — Hiems humidus.*

***

Il calendario cristiano fu dunque quello di Sosigene, anche dopo una lieve correzione portata dal papa Gregorio XIII, che peraltro non fu accettata dai protestanti a causa della destinazione delle feste nei giorni.

Fu nel XII secolo che gli inglesi — il cui Capodanno era il 25 marzo — accettarono il calendario Gregoriano. Ma il popolo credette di essere stato.... derubato di tre mesi, e assalì Lord Cheusterfield imponendogli la restituzione della refurtiva....

Col tempo tutta l'Europa accettò la riforma del calendario. Solo la Russia, la Grecia e l'Oriente cristiano ancora osservano il calendario di Giulio Cesare che differisce per dodici giorni da quello di papa Gregorio XIII.

CALENDARIO MARMOREO SCOPERTO A POMPEI.

Dopo la fissazione duratura del calendario più concorde col movimento del sole, rinacquero gli Almanacchi che già gli Alessandrini del tempo di Tolomeo, o di quello posteriore, fabbricavano nel modo descritto da Teone.

I primi almanacchi di cui abbiamo notizia furono pubblicati da Salomone Iarco circa il 1150. Uno del trecento è conservato ad Oxford: è manoscritto dall'autore: Petrus de Dacio. Il primo almanacco stampato fu l'ungherese *Kalendarium Novum.* Costava dieci corone d'oro in tutta Europa. Nella vita di Paolo Geometra, scritta da Filippo Villani, si legge che «fu il primo che compose taccuino». Però, questo non è vero.

Dopo i primi almanacchi semplici, la mente di tanti compilatori si sbizzarrì a farne dei curiosi. Ve ne furono persino di bosso che si appendevano al muro: ve ne furono nelle else delle spade, nelle legature dei libri, nelle impugnature delle mazze da passeggio... Uno

stranissimo, inciso nel legno, è quello trovato in Brettagna, nel Castello di Cöedic, nel 1732.— I suoi segni dicono: « Il presente calendario è munito di due fronti suddivise per sei spartizioni destinate ognuna a un mese dell'anno. Ciascuna di queste, poi, ha tanti punti quanti sono i giorni del mese, e questi sono sormontati spesso da segni indicanti le feste più notevoli, o quelle più care all'autore. Però costui ha trascurato di indicare tutte le feste mobili, perchè altrimenti avrebbe dovuto rifare il calendario ogni anno ».

Fu con la stampa che l'almanacco ebbe il suo più grande incremento. Finirono quei capolavori di miniatura che si conservano ancora, con i loro quadretti delle opere rurali, con la minaccia della morte per tutti i peccatori, con il ricordo della potenza divina per tutti i timorati di Dio. Però nacquero le belle incisioni dagli identici soggetti, che in compenso ancora più largamente ammonirono, consigliarono, avvertirono, fornendo numerose e strane notizie. Si giunse all'epoca in cui gli astrologi redigevano le *Pronosticationi*. Tra le più celebri furono quelle di Giovanni Laet, un fiammingo che nel 1477 pubblicò il primo di una serie di almanacchi profetici, che dai suoi figli — anch'essi veggenti, s'intende — furono continuati fino al 1560. Ottima nel genere è la *Pronosticatione in vulgare, rara et più odita, la quale espone et dichiara alcuni influssi del cielo,* insieme con tante altre e nobili e utili cose. Il solo guaio era che le pronosticazioni risultavano come quelle del nostro *Barbanera*...

Fu per questo che un certo don Angelo Muttoni, nel 1636, capì bene la cosa, e per rimediare... non profetizzò affatto nel suo che pure si intitolava *Pronostico* nonostante la terribile aggiunta « *e discorsi spirituali sopra l'anno* M.D.LXXXVI ». Fu circa quest'epoca che gli almanacchi ebbero un fine commemorativo o un significato speciale, o uno scopo deciso, come lo hanno molti di quelli moderni, che mirano a fare della pubblicità, o a ricordare qualche cosa. Uno dei primi esempi di almanacchi commemorativi fu quello dedicato nel 1682 alla nascita festeggiatissima del duca di Borgogna. Un altro, che mirava a fare della *réclame* alla Reale Lotteria, venne poi pubblicato nel 1706 a Parigi; ma, come il precedente lo fu nel primo anniversario della nascita del duca, così questo uscì precisamente un anno dopo l'avvenimento della Lotteria.

Faceva una pubblicità... retrospettiva e commemorativa, dunque....

Peraltro gli almanacchi veri furono quelli profetici. *Il Calendarium Romanum*, enorme volume che porta un consiglio per giorno con la relativa vignetta, è niente significante, per esempio, innanzi a « *La grand Pronostication nouvelle avec portenteuse prédition pour l'an 1557 composée par maistie Michel Nostradamus, docteur en medicine.... contre ceux qui tant de foys l'ont faict mort* ». Le risa che destava quest'ultimo per lo meno facevano miglior sangue dei buoni consigli del primo.

Col tempo però la gente si stancò di venir canzonata in quel modo, e non comperò più gli almanacchi. Questo forse spinse i *Nostradamus* ad essere meno sfacciati. Le « *prophéties ou révolution merveilleuse* » non furono più assicurate senza dubbi. Nostradamus scrisse, a scanso di respontabilità, profezie che... « *pourront advenir* ». — Nel 1623 M. J. Guerin pubblicò un opuscolo satirico intolato « *Almanac pour le temps passé* ». Certo che il meno colpito dalla satira era quello esposto nel Nostradamus. E ricordate Belli? « *Io ti predìco che ier fece caldo* ».

Carina fu, quando gli almanacchi ebbero l'*approvazione dei superiori*. Si prendeva una bella responsabilità, quell'approvatore. In proposito si può ricordare il più diffuso almanacco del mondo: quello ufficiale dell'Impero, prima, e oggi della Repubblica Cinese. I bravi figli dell'Impero Celeste, considerato che le predizioni contenute nell'almanacco venivano così dall'alto, ci credevano e ci credono tutti. Sono secoli e secoli che quel volume si ristampa ogni anno, per otto milioni di copie ad ogni tiratura! Quel che non si spiega, però, è questo. Come va che, nonostante l'esperienza millenaria della regolare fallibilità imperiale o repubblicana, i cinesi non si sono mai scoraggiati nella loro fiducia alle predizioni almanacchiste? Certo che il presente è uno dei misteri della strana anima cinese!....

Venne un tempo in cui in Francia e in Inghilterra fu proibito di fare pronostici. Da allora essi divennero onesti e ricorsero alle novellette, alle facezie e ad altre piacevolezze, a fine di divertire. Fu da quel tempo che molti scrittori cominciarono a collaborarvi, ornandoli del nome loro. Cominciò Franklin a fare un calendario onesto. Persino Bacone e Keplero ne seguitarono l'esempio dopo, come da noi, recentemente, Cantù, Mantegazza, Cesare Correnti e altri.

Uno dei primi libri stampati da Emilio Treves fu appunto un Almanacco, al quale aveva collaborato anche Nicolò Tommaseo.

ANTON GIULIO BRAGAGLIA.

I servizi automobilistici con vetture SPA attraverso l' Italia.

Linea Rimini S Marino: *Fontane a S Marino Borgo.*

Linea Terranuova-Orosei-Nuoro: *Stagno di S. Teodoro d' Oridde.*

A GRANDI PROBLEMI GRANDI SOLUZIONI

Sorvegliate voi le letture dei vostri figliuoli?

MEZZO MILIONE PER UNA "BIBLIOTECA DEI RAGAZZI,,

Il successo. - L'Abbonamento a Rate Mensili.

"Sorvegliate voi la lettura dei vostri figliuoli?,,

Imbarazzante domanda e, per molti padri, per moltissime madri, ben più imbarazzante risposta!

Eppure un libro, male scelto, inadatto, caduto forse anche clandestinamente nelle mani di un fanciullo o di una giovinetta, basta talvolta a svegliare istinti malsani che eserciteranno più tardi il loro imperio nefasto.

E, nondimeno, l'infanzia è l'età più favorevole alle letture: ma quali libri far leggere ai nostri figli? Arduo quesito e, sino ad ora, insolubile, o quasi, per un padre italiano.

L'*Istituto Editoriale Italiano*, che ha portato in Italia, con le meravigliose biblioteche dirette da Ferdinando Martini e da Luigi Luzzatti, una vera rivoluzione nell'arte e nella tecnica del libro, ascriveva come ad un dovere il costituire una biblioteca per i ragazzi.

Dopo due anni di diligenti selezioni e di studi ponderati, l'*Istituto Editoriale Italiano* ha attuato una raccolta organica e razionale di *quaranta* volumi, divisi in due parti nettamente distinte.

La prima è costituita di 20 volumi d'amena e sana lettura: novelle, viaggi, romanzi, fiabe, di scrittori fra i più celebrati del mondo. Libri che formarono la delizia d'innumerevoli legioni di fanciulli, che la formano ancora, che la formeranno sempre: libri eterni, libri immortali per la loro elevata ispirazione, per la gaiezza, per la fantasia.

La seconda parte della biblioteca, costituita essa pure di 20 volumi, è la parte intimamente legata — diremo così — al *ragazzo italiano*.

In questi libri, da scrittori e da scrittrici di fama eccellente, si parla specialmente d'Italia, della sua grandezza, de' suoi eroismi, delle sue glorie, de' suoi tesori, delle sue bellezze, delle sue industrie, de' suoi uomini, del suo lavoro.

I quaranta volumi sono quaranta gioielli: sia per la superba rilegatura, sia per lo sfarzo delle illustrazioni a colori espressamente eseguite dai più celebrati pittori d'Italia: da Enrico Sacchetti ad Alfredo Mazza, da Duilio Cambellotti ad Aleardo Terzi, da Salvadori a "Caramba,,.

Per l'esecuzione di cotesta ineguagliabile raccolta — della quale sono già usciti 38 volumi — l'*Istituto Editoriale Italiano* ha stanziato la cospicua somma di Mezzo Milione di lire!

Per facilitare poi ai genitori e alle famiglie dei Soci del T. C. I. il loro compito educativo, compito che trova nei quaranta volumi della Biblioteca un poderoso sussidio, per assicurare al maggior numero di ragazzi la gioia purissima di letture sane, dilettevoli ed istruttive, l'*Istituto Editoriale Italiano* ha disposto uno speciale abbonamento per l'acquisto della Biblioteca a piccole rate mensili.

La "Biblioteca dei Ragazzi,, è adatta per fanciulli o signorine dai 9 ai 16 anni.

Ecco l'elenco dei quaranta volumi:

1. Andersen, *Fiabe* - 2. Anstey, *Viceversa*. - 3. Cervantes, *Don Chisciotte della Mancia*. - 4. De Foe, *Robinson Crusoe*. - 5. Carrol, *Alice nel paese delle meraviglie*. - 6. Della Croce, *Le astuzie sottilissime di Bertoldo e Bertoldino*. - 7. De Maistre, *Racconti*. - 8. Daudet, *Le avventure di Tartarino*. - 9. Dickens, *Le novelle di Natale*. - 10. France, *Nel regno dei nani*. - 11. Grimm G. e G., *Fiabe*. - 12 Zuccoli, *I piaceri e i dispiaceri di Trottapiano*. - 13-14. *Le mille e una notte*. - 15. Kingsley, *Le metamorfosi di Tom*. - 16. Perralut, *I racconti delle fate*. - 17. Raspe, *Avventure straordinarie del Barone di Münchhausen*. - 18. Swift, *I viaggi di Gulliver*. - 19. Lemonnier, *Storia di otto bestie*. - 20. Twain, *Principe e mendico*. - 21. A. Padovan, *Il libro delle nazioni*. - 22. I. Reggio, *Il libro della gloria*. - 23. P. De Luca, *Il libro dei tesori*. - 24. Jack La Bolina, *Il libro dei prodigi*. - 25. A. Marozzi, *Il libro delle ricchezze*. - 26. L. Barzini, *Il libro dei viaggi*. - 27. I. Reggio, *Il libro delle città meravigliose*. - 28. I. Reggio, *Il libro della terra*. - 29-30. S. Farina, *Il libro dei paesi incantati*. - 31. I. Bencivenni, *Il libro delle scoperte*. - 32. A. Padovan, *Il libro del cielo*. - 33. I. Reggio, *Il libro del mare*. - 34. Alba Cinzia, *Il libro degli animali*. - 35. R. Simoni, *Il libro degli spettacoli*. - 36. L. Siciliani, *Il libro della poesia*. - 37. A. G. Bianchi, *Il libro degli sports*. - 38. F. D'Amora, *Il libro dei giuochi*. - 39. D. Provenzal, *Il libro del giudizio*. - 40. S. Bisi-Albini, *Il libro dell'avvenire*.

FAC-SIMILE DEI VOLUMI DELLA « BIBLIOTECA DEI RAGAZZI », FORMATO DEI VOLUMI 14×20.

Ordine d'Abbonamento alla "Biblioteca dei Ragazzi,,

Il sottoscritto commette all'Istituto Editoriale Italiano, Piazza Cavour, 5, Milano; i 40 volumi della Biblioteca dei ragazzi per l'importo complessivo di lire 100 (cento) che verranno dal sottoscritto pagate al domicilio in Milano dell'Istituto Editoriale Italiano, *in venti rate di Lire cinque* a cominciare dal corr. mese di gennaio 1915 fino all'incluso agosto 1916.

Data ....

Nome e cognome del ragazzo ....

Nome e cognome del garante ....

Professione del garante ....

Domicilio ....

Città ....

Prov. ....

NB. — Ritagliare la presente cedola e spedirla incollata al tagliando di una cartolina vaglia di L. 5 importo della prima rata all'ISTITUTO EDITORIALE ITALIANO, Piazza Cavour, 5, MILANO.

Milano - 693. TAVANTI Ten. Col. Cav. ANGELO, Castiglione Fiorentino - 694. TORRANI CARLO, Milano - 695. TROCCHI ALESSANDRI RICCARDO, Civita Castellana - 696. VALLERO Avv. GIUSEPPE, Torino - 697. VALDANI LINA, Buenos Aires - 698. VENINI ANTONIO, Cagnola - 699. VISCONTI DI MODRONE Co: GIOVANNI, Milano - 700. VISCONTI DI SALICETO Co: ALFONSO, Cernusco sul Naviglio - 701. VON-WILLER Cav. ALBERTO, Milano - 702. WEDEKIND Comm. Carlo, Savona - 703. ZÜST ARTURO, Intra.

INFORMAZIONI

Alpinismo.

— *Assicurazione obbligatoria.* — Il Club Alpino Svizzero ha introdotto, ora definitivamente, l'assicurazione obbligatoria di tutti i suoi 15.000 soci. L'assicurazione è stata assunta da un sindacato di quattro Società svizzere di assicurazione ed è di 5000 fr. (verso premio annuo di 2 fr.) tanto per il caso di morte quanto per quello di invalidità.

— *La consegna del rifugio-albergo tedesco alla S. A. T.* — Accompagnati da numerosi soci il Presidente della S. A. T. e l'avvocato Giuseppe dott. Cadonna si recarono al rifugio della Tosa allo scopo di prendere in consegna dai delegati della sezione di Brema del D. Oe. A. V. il nuovo rifugio-albergo alla Bocca di Brenta che venne aggiudicato in proprietà alla Società degli Alpinisti Tridentini in seguito alla nota sentenza della suprema Corte di cui abbiamo già fatta menzione.

— *Rifugio del Mulaz.* — La Sezione di Venezia del C. A. I. ha ingrandito il Rifugio del Mulaz, centro di escursioni interessantissime e nuove nella parte settentrionale del gruppo delle Pale di S. Martino. È stato migliorato con un nuovo tracciato il sentiero fra il rifugio del Mulaz e quello della Rosetta e sono stati riattati anche i sentieri intorno al Rifugio Ombretta.

Ferrovie.

— *Ferrovia Eritrea Massaua-Asmara. — A proposito d'una nota comparsa nella Rivista di Agosto 1914 circa la Ferrovia Eritrea, riceviamo dal Ministero delle Colonie queste notizie, che di buon grado pubblichiamo per assegnare i veri termini all'importante questione, che richiede tutto l'interessamento del Governo centrale e coloniale.*

Servizio postale e traffico dei passeggeri. Dal 1907, cioè da oltre 7 anni, i treni ordinari tra Massaua e l'altipiano arrivano tre volte la settimana, e non vi sono state insistenze del pubblico per una maggiore intensificazione del servizio, la quale se potrebbe tornare di comodo a poche persone, non sarebbe richiesta dalle vere esigenze del commercio e del pubblico, nè potrebbe essere attuata senza un maggiore onere finanziario, sproporzionato ai benefici risultanti. Del resto, il confronto delle ferrovie coloniali africane mostra come in quella eritrea il servizio «passeggeri e posta» sia molto più frequente che nelle altre. Si aggiunga poi che da qualche mese, in seguito a richieste che sembrano giustificate, fu istituito il servizio postale quotidiano tra Massaua ed Asmara; per modo che Asmara può corrispondere con Massaua — e viceversa — tre volte alla settimana col treno ordinario e quattro volte con treni merci o con i treni della posta per l'Italia. Gli orari poi dei treni passeggeri sono

[illegible] stabilita dopo un « referendum », indetto tra i principali commercianti e le autorità di Massaua. Vero è che [illegible] frequenti [illegible], ma questi si [illegible] per la [illegible] a [illegible], verificatisi nei servizi [illegible] marittimi.

Quanto ai passeggeri, essi possono [illegible] da Asmara di tre treni ordinari alla settimana, di un treno al mese ogni domenica che precede la partenza del postale della linea di Assab, e [illegible] treni mensili in coincidenza coi postali diretti per l'Italia e pel Benadir, analogamente a Massaua.

[illegible] merci. Non è a credersi che quando il servizio merci tra Ghinda ed Asmara era fatto per mezzo di carri sulla via ordinaria la sollecitudine nei trasporti fosse maggiore che non ora colla ferrovia fino ad Asmara, chè se ciò fosse i commercianti continuerebbero a servirsi di carri, visto che la rotabile è in buonissimo stato di manutenzione e nessuno vieta di percorrerla. La verità è che il servizio delle merci in salita, escluse quelle per l'amministrazione militare e per le costruzioni ferroviarie, ha avuto un fortissimo movimento ascensionale, aumentando da [illegible] tonn. [illegible] a [illegible] tonn., a [illegible] tonn., e a [illegible] [illegible], e che a tale aumento di trasporti non avrebbe potuto provvedersi colla via ordinaria Ghinda-Massaua.

D'altra parte non è da dimenticare che per la ferrovia Eritrea i calcoli sulla sua potenzialità furono basati su un traffico normale, per quanto presunto progressivamente in aumento, per cui è assurdo pretendere che la ferrovia soddisfi pienamente coll'attuale materiale mobile ad esigenze straordinarie verificatesi in misura tanto superiore allo normale ed alla potenzialità ordinaria della ferrovia.

Funzionamento della ferrovia. L'annata 1913 si presentò in condizioni sfavorevolissime per la ferrovia; la scarsezza delle pioggie fece sì che ben presto i serbatoi di Arbaroba e Nefasit consumassero le loro scorte di acqua, e che sui primi del 1914 già si dovesse ricorrere ai trasporti d'acqua con carri serbatoi lungo il tratto Nefasit-Asmara, cioè quello a più forte pendenza ed a maggior consumo; il che produsse che tali trasporti, per quanto organizzati razionalmente, fossero di relativa efficenza. Sopravvennero poi i rilevanti arrivi di materiali da guerra dell'Italia, occasionati dalla incerta situazione in Abissinia, e che per la precedenza che dovevano avere causarono di necessità un [illegible] nel trasporto delle merci per i privati. Aggiungasi che la carestia ha reso necessaria l'importazione di parecchie tonnellate di dura.

Tale stato di cose durò dall'aprile al luglio scorso, ma la quantità di merce accatastata a Massaua è ora già [illegible], e se si pensa che si trattava di circa 20.000 tonnellate, si può affermare che la ferrovia ha fatto, dati i mezzi di cui disponeva, tutto il possibile per far fronte alle straordinarie ed imprevedibili esigenze del momento.

[illegible] nei prezzi del mercato. L'aumento verificatosi nei prezzi del mercato non è da attribuire, se non in piccola misura, alla lentezza dei trasporti ferroviari. Esso deve pure attribuirsi in parte alla cattiva annata dei raccolti ed alla siccità ed in parte alla speculazione dei negozianti non sempre facile a reprimere.

Quanto all'acqua non si comprende come la ferrovia possa influire sul suo prezzo; perchè se si tratta di Massaua, questo è stabilito dalla convenzione vigente con l'impresa produttrice dell'acqua distillata; se di Asmara, l'unica ditta che la produce aveva da tempo fissato il prezzo a 10 cent. al litro, e quanto all'acqua comune il prezzo è in relazione alla disponibilità dei pozzi e dipende solo da cause naturali.

Ora, però, il problema dell'acqua per Asmara è in via di essere risolto in modo definitivo.

Materiale e personale. In seguito alle voci che da tempo circolavano in Colonia circa l'insufficienza del materiale, la cattiva manutenzione, le deficienze nel personale, ecc., fu dato incarico ad una commissione tecnica, all'uopo nominata dal Governatore, di eseguire una ispezione dalla quale risultò che le voci anzidette erano del tutto infondate.

Sta in fatto che le macchine acquistate dal 1907 in poi sono in servizio, e che giornalmente salgono all'Asmara più di 150 tonn. oltre le merci dirette alle stazioni intermedie.

Ciononostante il Governo della Colonia non ha tralasciato di prendere in esame alcune deficienze, su cui la massa del pubblico non si è mai soffermata, al fine di ottenere che la ferrovia sia posta in grado di corrispondere appieno alle nuove esigenze, molto superiori alle prevedibili ed alle previste all'epoca in cui la ferrovia fu progettata.

Geografia.

— *Le isole Falkland.* — L'arcipelago nei cui paraggi fu distrutto quasi interamente l'ultimo resto della flotta tedesca del Pacifico, scampata alla crociera delle navi giapponesi che cinsero Kiau-Ciau, ha un'area che è un po' superiore alla metà della Sicilia. Il gruppo, che dista poco più di 450 km. dalla costa dell'arcipelago della Terra del Fuoco (estremità meridionale dell'America del Sud) consta di due isole principali, la Falkland orientale, con un'asse maggiore di [illegible] km., e la Falkland occidentale, con un'asse maggiore di circa 150 km.

Le Falkland, che furono dette *Maluinas* dagli Spagnoli, sono quasi interamente prive di alberi, e sono assai scarsamente abitate, giungendo a meno di 2500 ab. la loro popolazione, dedicata particolarmente all'allevamento degli ovini. È possibile che il gruppo sia stato scoperto da un grande italiano: da Amerigo Vespucci, quando nel 1502 raggiunse lungo la costa orientale dell'America Sud la foce di Cananor o di Cananea, e quindi una terra fredda, disabitata, che i navigatori dicono situata oltre il 52° parallelo australe, donde le prore furono dirette alla Sierra Leona (Africa occidentale), compiendo esse così la prima traversata dell'Atlantico meridionale.

— *Le variazioni di livello dei bacini lacustri.* — Oltre alle variazioni stagionali del livello dei laghi, le quali sono dovute alla varia intensità della precipitazione, dell'evaporazione e dell'infiltrazione, e al variare della portata degli emissari, si hanno le variazioni periodiche, note ormai, dopo gli studi del Forel che si riguarda come fondatore della limnologia, sotto il nome di *sesse*.

Le « sesse », la cui origine è dovuta essenzialmente a determinate condizioni termiche e bariche, sono state particolarmente studiate nel Lemano: esse, che presentano un'analogia col repentino aumento del livello marittimo noto lungo la costa Sud-ovest della Sicilia col nome di « marrubbio », sono propriamente movimenti ritmici per cui il livello del lago si abbassa a Ginevra di uno o due metri per rialzarsi d'altrettanto allo sbocco del Rodano. Inoltre, i laghi possono presentare variazioni di livello d'altra natura, la cui importanza può essere precisata solo dopo numerose osservazioni, eseguite anche a notevole distanza di tempo. Sono queste le variazioni secolari dei livelli lacustri, le quali sono tanto più evidenti quanto più grande è l'area del lago e quanto minore è la sua profondità. Alcuni laghi presentano in certi periodi un notevole aumento di area, come il Gran Lago Salato dell'Utah settentrionale, il quale presentò tra il 1850 e il 1869 un notevolissimo incremento, specialmente verso NE. Altri, come il lago Ciad o Tsad nel Sudàn centrale, ci offrono in tempi vicini a noi una notevolissima diminuzione d'area; tipico è il caso del lago Rikvu, nell'Africa orientale: esso è segnato, in tutte le carte e in tutti i grandi atlanti, come notevole bacino lacustre, fra il Nyassa e il Tangagnica (Africa orientale), fino al 1897, anno in cui il Langheld lo trova trasformato in una steppa erbosa, ricca di selvaggina. Anche più strano è quanto avviene di certi laghi, anche assai vasti, come alcuni bacini, senza comunicazione col mare, dell'Asia centrale: essi possono dirsi laghi migranti, perchè si sposta notevolmente, in un determinato periodo d'anni, l'area da essi occupata. Note sono le querele tra viaggiatori relativamente alla posizione geografica del lago, o meglio, della vastissima palude, in cui si perdono le acque del Tarim, che solca il Turchestàn orientale o cinese. Le osservazioni di Sven Hedin, che visitò l'area in questione nel 1900 e trovò la regione di Lob Nor, un tempo occupata dal lago, trasformata in un deserto d'argilla, mentre le acque del Tarim risultavano perdersi nel bacino di Kara Kocium, provano che si possono conciliare anche le affermazioni dei viaggiatori che hanno collocato alla distanza di 100 Km., l'uno dall'altro, la foce del Tarim.

Qualche volta le variazioni di livello trovano la loro immediata spiegazione nell'aumentata portata degli

[illegible] nell'aumento generale della precipitazione [illegible] bacino imbrifero del lago. Tale è il caso [illegible] Caspio, che tra il 1010 e il 1912 presentò un aumento di circa [illegible] centimetri sul livello medio. Le ricerche del generale russo G. de Shokalsky provano che [illegible] del livello del più vasto lago del mondo [illegible] km.: circa una volta e mezza l'area [illegible] d'Italia) è dovuto alla minore precipitazione [illegible] nel bacino del lago [illegible] km. E [illegible] alla stessa causa è dovuto l'abbassamento avvenuto fra il [illegible] e il [illegible].

Alcuni hanno creduto di poter affermare la diminuzione continua, progressiva delle aree lacustri. È certo che, entro i limiti della regione [illegible], l'area lacustre deve essere diminuita grandemente dal principio dell'età [illegible]. Ma non è improbabile che, in determinati periodi, l'area di alcuni laghi abbia potuto essere assai più estesa di prima. Gli ultimi studi provano che alcune di queste variazioni sono periodiche: gli studi sui laghi dell'Africa orientale (i laghi Alberto e Alberto Edoardo hanno [illegible] il loro livello, dopo il [illegible], mentre anteriormente avevano presentato una diminuzione dell'area) fanno pensare a periodi di [illegible] anni, corrispondenti al periodo climatico, della durata media di 35 anni, caratterizzato da massimi e minimi di precipitazione, che viene detto di Brückner. E si può ritenere che le variazioni secolari dei bacini lacustri siano un riflesso delle variazioni climatiche.

— *I viaggi in Italia del De Saussure.* — Orazio Benedetto De Saussure, noto agli alpinisti per l'ascensione del **Monte Bianco compiuta ai primi d'agosto** del 1787, da Chamonix, con un servo e diciotto guide, fra cui era Jacques Balmat che l'anno prima aveva vinto col dottor Paccard il gigante delle Alpi, occupa un posto importante nella storia della meteorologia, e della geografia fisica, oltrecchè in quella dell'alpinismo.

Il naturalista ginevrino eseguì importanti studi anche sul versante italiano delle Alpi occidentali, lasciandoci, tra altro, una buona descrizione della Frua (Cascata della Toce); e compiè, come ricorda una recente nota di Adriano Michieli, **notevoli escursioni in** Lombardia, Piemonte, Liguria.

— *La penisola sinaitica.* — **L'Egitto, la cui condizione** politica, fissata dal firmano del Sultano di Costantinopoli nel 1841, è rimasta nominalmente la stessa fino ai primi giorni dello scorso dicembre, quando il Governo britannico dichiarò decaduto il Khedive Abbas, ligio al governo ottomano, e affermò il suo protettorato sul paese, si estende tuttora in due parti del mondo, mentre prima delle ultime guerre balcaniche si estendeva anche in Europa, spettandogli l'isola di Taso, nell'Egeo settentrionale, dal 1812 al 1913. L'area occupata dall'Egitto in Asia è inferiore a 60.000 Kmq., mentre quella occupata in Africa si avvicina a 1 milione di Kmq. (comprese le oasi).

La parte **asiatica dell'Egitto è costituita quasi esclusivamente dalla penisola prevalentemente desertica che** ebbe nome dal **monte** in cui **Mosè ebbe le tavole della legge: monte che si volle identificare con quello di Santa Caterina** (2600 m.). **mentre recenti studi lo farebbero** identificare piuttosto con un monte non lontano, più basso. Sul monte di Santa Caterina sorse un monastero di calogeri (monaci ortodossi), in cui si conservavano un tempo preziosissimi manoscritti greci e latini, che sono stati in parte trasportati a Pietroburgo varii decenni prima che questa mutasse il suo nome.

— *La posizione geografica di Hodeida.* — **La città araba** ove i **gendarmi turchi, in caccia del console britannico, recarono offesa alla bandiera italiana, sorge** nella regione **costiera dello Yemen** occidentale **alla** quale **si dà il nome di Tihama: Hodeida, che conta** forse [illegible] ab., si è sostituita, nel secolo XIX a Moka, antico emporio del caffè dello Yemen, a circa 165 km. più al Sud. Hodeida, che dista quasi altrettanto dalla costa della Colonia Eritrea, e può dirsi equidistante dallo stretto che gli arabi denominarono « Porta del pentimento » e dall'arcipelago di Farsan, ove sostarono durante la guerra italo-turca alcune unità della nostra marina da guerra, è il porto di Sana, che è il centro principale dello Yemen, a più di 2200 m. sul mare.

Associazione Pro Barge. «Da Barge al Monviso - Barge nei suoi dintorni» — Domenico Barbera. Barge 1914. L. [illegible]

P. Mar[illegible] «Poeti Italiani del 900 Secolo - Antologia». — A. F. Formiggini. Genova 1914. L. 1,50.

Comune di Napoli. «Il Bollettino» - Parte I e Parte II Statistica 2 volumi — Napoli 1914.

Comune di Modena. «Servizio tecnico dei lavori pubblici - Anni 1911-1912-1913» — Paolo Toschi e C. Modena 1914.

Giuseppe Mirabella Fisichella. «Le Pelli». — Battiato Francesco, Catania 1913. L. [illegible] ai soci.

Gennari dott. Giulio. «La via della redenzione per le genti d'Appennino». — Unione Tipografica Parmense. Parma 1914.

Beccari dott. Giuseppe. «Le immondizie cittadine in rapporto all'igiene ed alla ricchezza nazionale» — A. Gambi, Firenze 1914.

Ettore Bravetta, «Navi - Artiglierie - Corazze» — Tip. Enrico Voghera, Roma 1914.

Ing. Emilio Gerosa, «La soppressione delle immondizie nelle grandi città» — Casa Editrice «L'Elettricista», Roma 1914.

Ing. Prof. Enrico Coen-Cagli, «Ferrovia elettrica sospesa ad unica rotaia fra l'Esposizione ed il Porto di Genova» — Stab. Tipo-Litografico del Genio Civile», Roma 1914.

Prof.ri Camillo Guidi e Gustavo Colonnetti. «Notizie su alcune esperienze istituite sopra una travata continua in cemento armato» — Stabilimento Tipo-Litografico del Genio Civile, Roma 1914.

Sac. Rinaldo Beretta. «Porto d'Adda e la Madonna della Rocchetta». Tipografia Giovanni Moscatelli e Figli. Carate Brianza, 1914.

G. B. Rossi. «Città, Paesaggi e Marine d'Italia». Casa Editrice - L'Italia Industriale Artistica - Roma, 1910. L. 5.

Cav. Ing. Osvino Ranieri Tenti. «Le ferrovie della Valle Camonica». Casa Editrice - Cooperativa fra Ingegneri Italia - Roma, 1913.

Published under the direction of the Committee on Resolutions. «Proceedings of National Conference on Concrete Road Building». Chicago, 1914.

Ing. Gior. Peregrini. «L'educazione fisica in una rapida corsa a traverso i secoli». Casa Editrice Majo e Malnati. Varese, 1914.

Conte di Ugento e di Pisignano. «Per un piano regolatore della città di Lecce». Tip. Editrice Leccese Bortone e Miccoli. Lecce, 1914.

Ing. Gelt. Munasini. «Noi e gli alberi». Conversazioni famigliari». Tip. G. Ferraguti e C. Modena, 1914.

Ing. Emilio Gerosa. «Considerazioni sulla chiarificazione, depurazione e disinfezione delle acque cloacali». Unione Tipografica Editrice Torinese. Torino, 1914.

Gori Silvio. «Dalla Syrtis Magna a Solum (Marmarica e Cirenaica)». Casa Editrice Luigi Trevisini. Milano, 1914. L. 3,50.

R. Scuola Industriale di Belluno. «Relazione di S. E. il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio; ai Consiglieri provinciali e comunali ed alla Camera di Commercio e Industria di Belluno». Tip. Fracchia. Belluno, 1913.

Esposizione Internazionale di Marina - Igiene Marinara - Mostra Coloniale Italiana e Mostra Italo-Americana - Genova 1914. «Elenco ufficiale delle Premiazioni». Stab. Tip. G. B. Marsano. Genova, 1914.

S. C. «Nel decennio dell'Autonomia del Pio Istituto di S. Corona». Tip. Enrico Reggiani. Milano, 1912.

Un'Opera Santa. «L'Istituto Nazionale per gli orfani figli dei militari». L'Italia Industriale Artistica. Roma, 1915.

NUOVE NOMINE

Consoli.

Castelfranco Veneto	Bordigioni Ildebrando
Garessio	Piccardo cav. Pasquale

Guatemala	Provinciali rag. cav. Gino
La Strada	Mochi rag. Renato
Milanino	Zucchetti rag. Luigi
Pegli	Loleo avv. cav. uff. Bartolomeo.
Pizzo	Cardona Pasquale
Zurigo	Plotti Alessandro

Medici.

Arezzo	Agnolucci dott. Vittorio
Fara S. Martino	Menna dott. Tito
New York	Cassola dott. Filippo
Pettorano sul Gizio	Vitto Massei dott. prof. Raffaele
Scortichino	Betti dott. Bettino
Volterra	Giusti dott. Giuseppe

Consoli dimissionari o cessanti.

Alba	Gamna rag. Giuseppe
Augsburg	Oehler avv. Arnoldo
Bologna	Guerrini prof. Olindo
Carpaneto	Faustini avv. Luigi
Chiusa di Pesio	Bongioanni not. Riccardo
Isola Liri Superiore	Romano rag. Achille
Medicina	Torri rag. Gaetano
Merate	Berva Francesco
S. Giovanni in Galdo	Fruscella Carlo

Soci benemeriti. (1)

Bologna, Sama sotto ten. Antonio — Cirene, Martinelli Giuseppe — Gallarate, Ronco Oreste — Galliate, Porazzi rag. Felice — Inverigo, Longoni Francesco — Lodi, Trezza Angelo — Londra, Tansini rag. Annibale — Milano, Bianchi A. G., Bono avv. Ugo, Guasti Alessandro, Lazzari Giulio Cesare, Sala Carlo, Segatti Giovanni, Unione Operaia Escursionisti Italiani, Veronesi rag. Silvio — Sansevero, Croce avv. cav. Matteo — Tortona, Panizza Ulisse.

PREMIATI CON MEDAGLIA D'ORO:

Bardonecchia, Ferrari dott. Enea — Cologno al Serio, Cristini dott. Pier Dione — Firenze, Daniel Giovanni — Napoli, Arano dott. Luigi — S. Remo, Scotto rag. Italo.

(1) Ogni socio che presenta 10 nuove adesioni viene dichiarato benemerito e riceve in dono un'*artistica medaglia d'argento*. Pel socio che presenta cento adesioni la *medaglia d'oro*.

Soci quinquennali.

Abbiategrasso, Castoldi ing. geom. Giuseppe, Mortarini Eugenio, Vismara Edoardo — Acqui, Bazzano Carlo — Alassio, Datta dott Pietro Cesare, Pesce Giovanni — Albino, Bonorandi ing. Luigi — Alessandria, Corradi Pietro, Morato Felice — Alghero, Boufier cap. Vittorio — Aosta, Brocherel J. — Apollonia, Nocerino Giovanni — Aquila, Campione Michele — Ardenza, Meschini Francesco — Arezzo, Niccolai cav. uff. Angelo — Asciano, Gracci Giuseppe — Azzano Mella, De Agostini Eugenio — Barbarigo, Baronio rag. Michele — Bassano Veneto, Baggio Francesco fu Agostino, Orsato Valentino — Bellagio, Meyer Augusto — Bellano, Leggeri Antonio — Bergamo, Andriani Angioletto, Ferrari Carlo, Milesi rag. Enrico, Ratti Giuseppe, Richelmi Angelo Camillo, Venturelli geom. Angelo — Biella, Bignami Carlo, Guabello Domenico, Lombardi Silvio, Piana cav. Giovanni — Bologna, Bolognesi Raimondo, Caramitti Aldo, Frisoni Aldo, Sanguinetti dott. Umberto — Borgo S. Lorenzo, Tesi Giovanni — Borgosesia, Ruf Max — Bormio, Bonestabile cap. cav. Giuseppe — Bornato, Tognali dott. Giovanni — Bosaro, Altieri dott. Everardo — Brescia, Capretti Giuseppe, Ruffini ing. Guido, Salvi Luigi, Venturini Giuseppe — Buenos Aires, Rossi Vittorio Primo — Busto Arsizio, Bombaglio Giuseppe — Cadenabbia,

Melia Giocondo — Cagliari, Zedda avv. Antonino Marcello — Caltagirone, Sagliani Romeo — Camerino, Salv. ing. G. B. — Campobasso, Giancarlo Francesco Saverio — Cantello, Balzarini Ambrogio — Carate, Bertero Ermenegildo — Carloforte, Fontana dott. Vittorio — Casale Monferrato, Mareschalchi Fernando, Tevallini avv. cav. [illegible] — Casoli, Mascitantonio Domenico — Castelbelforte, De Marchi Giuseppe — Castelfranco Veneto, Leonardi prof. dott. Giuseppe — Castel S. Giorgio, Fiumani Alfonso — Castel S. Giovanni, Club Olubra, Società di Lettura — Castiglione Torinese, [illegible] Fermino — Catania, Paternò Biscari Ignazio — Catanzaro, De Riso march. Antonio — Cellatica, Binetti Archimede — Cesano Boscone, Marazzi Gaetano — Chieri, [illegible] Gerolamo — Chiavari, CASTAGNINO LUISA — Cirene, Primaverile Giuseppe — Como, Balli Carlo, Baffo rag. Mario, Bernacchi Tancredi, [illegible] Luigi, Cassina Attilio, Luzzani dott. Raoul, Schiavo Giuseppe — Conegliano Veneto, Carpenè Bernardo, Fabris Liberale — Corliano, Fabbri Luigi — Cosenza, Bombini Pasquale — Cossato, Viana Francesco — Cossila S. Grato, Fenetti Giacomo — Crema, Ughi Giuseppe — Cremona, Gardini Cesare, Gorra Cipriano, Michelli Mario, Repellini Achille — Crodo, Dattoli Giuseppe, Scaciga Della Silva Alfredo — Cuneo, Geraud Carlo — Cussabat, Albergante cap. Carlo — Derna, Castelli cap. Orazio — Desio, Maino Arturo, Schiatti Attilio — Dignano, Borelli Titta — Feltre, Doriguzzi Antonio, Gaggia dott. Giovanni — Firenze, Andreotti Kodolfo, Centerini Marcello, Evoli dott. Tiberio, Marinelli prof. Olinto, Nencioni dott. Mario, Pepi nob. cav. Umberto, Stoppi Carlo, Traxler cap. Arturo — Flero, Rossi Tranquillo — Fontana Liri, De Righi dott. Enrico — Fucecchio, Vivaldi ing. Onorato — Gallarate, Bonomi ing. Carlo, Pasta Alceste — Galliate, Porazzi rag. Felice — Gambolò, Rossi ing. Angelo — Gargnano, Bertolini Ernesto, Bertolini Roberto — Gassino Torinese, Sutera avv. Gustavo — Gazzada, Tambelli Ferruccio — Genova, Beghi Mario, Bertoglio ing. Virginio, Buscaglia dott. Luigi, Casini Luigi, De Gaspari ing. Vittorio, Faveto Antonio, Issel prof. Raffaele, Lavagnino cav. Emilio, Prada Agostino, Ratto avv. Giacinto Mario, Spagnol prof. Egidio, Tosi cav. Achille — Grosseto, Bruni Giuseppe — Imola, Della Volpe dott. Giuseppe — Las Varas, Bertello Ernesto N. — Lecco, Azzoni Camillo — Legnano, Agosti Remo — Lendinara, Marchieri Guido — Lipari, De Pasquale Filippo — Livorno, Lenzi Umberto, Salvioni Alberto, Zalum Giulio — Lodi, Perotti rag. Luigi — Lucca, Diena Mario, Fiorini dott. Domenico — Luino, Delli Colli Carmelo — Maccagno, Rossi Gino — Magrè, Accio Giovanni — Mantova, Casagrande ing. Adolfo — Mariano C., Sirtori Serafino — Massaua, Bottaro Vittorio — Messina, D'Aloja col. Alessandro — Milano, Albertini dott. Antonio, Beati cav. Giuseppe, Bernasconi Luigi, Bersellini Vico, Bonola dott. Antonio, Bonomi dott. Cesare, Brambilla Domenico, Broggini Carlo, Burgonzio dott. Luigi Camillo, Candiani ing. Leopoldo, Casiraghi Aldo, Castelbarco Albani Co: Alberto, Castelli Arnaldo, Castiglioni Mario, Cavallotti Luigi, Cena Carlo, Ceretti ing. Giulio, Chiozza Pietro Giorgio, Ciminaghi Ambrogio, Conti Attilio, Corbetta Carlo di Enea, Cova Luigi, Delille ing. Felix, Della Torre rag. Silvio, De Marchi Edmondo, Faraboschi Achille, Filippini Giacomo, Gargantini rag. Felice, Gattinoni Andrea, Gilardi Martino, Malerba Sandro, Mascheroni Cesare, Mattioni Cesare, Molgora Virgilio, Monti cav. uff. Giuseppe, Nebuloni mons. dott. Claudio, Oltolina Luigi, Pavia ing. Giovanni, Plett Giuseppe, Pozzi Giuseppe, Prandoni ing. Gabriel, Roba Antonio, Roncoroni Giuseppe, Rougier avv. Carlo, Salvalaglio Antonio, Società per le forze idrauliche della Maira, Solbiati Filippo, Strigini Giovanni, Tosana ing. Pietro, Valesi Ettore, Vescia Carlo, Viganotti ing. Cesare, Viola Paolo, AUGUSTA T, ved. ZAMBONI, Zucchetti ing. Giovanni — Modena, Calcagno magg. Vincenzo, Guidotti Giovanni, Guidotti dott. Silvio, Minutillo Arrigo, Silvestri Carlo — Mogna di Vernate, Fortina Edoardo — Mombello, Nobile rag. Battista — Montebelluna, Bernardi Bruno, Dalla Riva Pulini Giuseppe, Furlanetto Erminio, Raffaelli Cesare — Montemassi, Barabesi Guicciardini Carlo — Monza, Bollani Francesco, Vercelli dott. Vincenzo — Mozzate, Giussani Carlo — Napoli, Bellotti Giuseppe, De Grandi rag. Agostino, De Ruggiero avv. Alberto, Luca dott. avv. Galluccio, Montella ten. Luigi, Oro

[illegible] Maria, [illegible] Carducci march. Guglielmo, [illegible] — Novara, Delfino avv. Gian Domenico, [illegible] Ugo, Geddo Francesco, Terazzi Giovanni — [illegible], Casali rag. Armando — Osnago, Assi[illegible] Arturo — Otranto, Sforza Donato — Padova, Cat[illegible] cav. dott. Giovanni, Genta cap. Alvino — Palermo, [illegible] Amedeo, Fucito Carmelo — Palmi, Im[illegible] avv. cav. Saverio — Parma, Cocchi cap. Antonio, [illegible] ing. comm. Italo, Uccelli ing. Giovanni — Pavia, [illegible] Pietro Oreste — Perarolo, Coletti [illegible] — Perugia, De Sanctis Carlo — Piacenza, Maf[illegible] rag. cav. Giovanni — Piombino, Cocito ing. Mario — [illegible], [illegible] Antonio, Santi dott. Alfredo — Pi[illegible], [illegible] Guido, Capecchi dott. Pietro, POLIZZI GENEROSA, [illegible]no cav. Leonardo — Pollenza, Bal[illegible] Maria — Ponte all'Aino, Vezzani Gustavo — Ponte S. Pietro, Zwichy dott. Gaspar — Portovenere, [illegible] ten. Giulio — [illegible], Zubic Nicolas — Procida, [illegible] Pietro — Ravenna, Primavera Giuseppe, Rava [illegible] — [illegible], Battilana dott. Giuseppe — Reggio Emilia, [illegible] Ubaldo — Rimini, Celli dott. Emilio — [illegible], Bresadola rag. Eros — Rivara Canavese, [illegible] Umberto — Roma, Abbott B. A. Samuele, Abeni [illegible], Ascoli ten. Aldo, Bedoni Mario, Biblioteca [illegible] R. Nave « Roma », Bozzi G. B., Braschi [illegible] Romualdo, Bruni Angelo Fedele, Caccia[illegible] prof. Filippo, Caligiuri Gaetano, Cassis march. [illegible], [illegible] Giuseppe, Contardo Tito, Conti Giuseppe, [illegible] ing. Arturo, Gibello Palazzo Pietro, Luig[illegible] Luigi, Maioletti Romolo, Morando ten. Cesare, [illegible] Carlo, Ruggeri Angelo, Ruggeri cav. Vito, [illegible] — Rovigo, Bononi avv. comm. Antonio, [illegible] rag. Bernardo — Saganeiti, Giletta di S. Giuseppe ten. Alberto, Sagliano Micca, Pasquale Gio[illegible] — Salò, Bersatti Stefano — Saluzzo, Paschetta Giuseppe Annibale — Sampierdarena, Cipollina Giuseppe — San Giuliano Milanese, Monti dott. Pio — San Massimo all'Adige, Pagura Massimiliano — Sansevero, [illegible] avv. Alfredo — S. M. Laspiur, Comini Giuseppe — S. Tomio, Ghellini D. Marcantonio — Sa[illegible], [illegible] rag. Luigi, Turconi Enrico — Sassuolo, [illegible] ing. cav. Francesco — Savona, Peluffo Giuseppe, Vigiola Carlo — Sestri Ponente, Marcenaro rag. Giuseppe — Schio, Meneghin Giovanni — Siena, Bianciardi Pietro, Fredini Grifoni Gino — Sondrio, Bonfadini Diego — Spezia, Belleni Giuseppe, Fumagalli Icilio — Strà, Brozolo Giacomo — Sulmona, Spinosa Pietro — Suzzara, Dall'Oglio Camillo — Taranto, Biblioteca Dipartimentale R. Marina, Chino Carlo — Tavernelle, Moretti dott. Militone — Terranova, Jacona avv. cav. Giuseppe, Mangeri Zangara prof. Vincenzo — Tobruk, Coppini Faustino, Grossi Leonardo, Ragazzi Corrado, Rettagliata Antonio — Torino, Avataneo rag. Antonio, Avezzano Camillo G., Battaglia Alberto, Beer ing. Guido, Biscaldi ing. Enrico, Bozzini rag. Giuseppe, Camosso Celso, Cavadini rag. Arturo, Comi Leopoldo, Gatta Filiberto, Girelli Francesco, Grosso Cesare, Maffei Ernesto, Marucco Lorenzo, Marucco Tommaso, Minola rag. Carlo, Morra di Lavriano co: Enrico, Peccei Roberto, Pignata Stefano, Piovano Luigi, Ravenna rag. Aurelio, Sosso Enrico, Stola Giuseppe, Tinivella prof. Evaristo — Trana, Testori cav. Alessandro — Treviso, Longo cav. Domenico — Trieste, Chiopris Adelchi, Chiopris Umberto, Gabrielli Pier Felice — Tripoli, De Orchi ing. cav. Luigi — Trivero, Lesna Egidio — Trucazzano, Pensotti don Giacomo — Udine, De Nardo Giuseppe, Orter Francesco — Umbertide, Bellachioma Attilio — Vado Ligure, Sacchetto Stefano — Valdobbiadene, Dal Vesco dott. Alvise — Valfenera d'Asti, Tamietto Giuseppe — Valle Mosso, Zegna Alessandro — Varallo Sesia, Guglielmina Ulderico — Varano Borghi, Ponti dott. Angelo — Varese, Miora Luigi, Paganini col. Giovanni, Reggiori avv. Giannino — Venafro, Colicchi Leopoldo Virgilio — Venezia, Dolcetti cav. uff. Gustavo, Fadiga Arturo, Paienti Augusto, Piovanelli Busi Carlo — Ventimiglia, Meinero Giovanni — Vercelli, Ravelli ing. Mario — Verona, Betteri Antonio, Ravignani dott. Giuseppe — Viareggio, Garrè Riccardo — Vicenza, Boccardo ing. E. C., Cavalloni Antonio, Gobbo Olinto Italiano, Schwarz prof. dott. Rodolfo — Viggiù, Caporali dott. Vincenzo, Rasetti Gaetano — Villa d'Ogna, Lasta Carlo — Villadossola, Ceretti Mario — Viterbo, Fontana prof. Ariodante — Voghera, Bergonzoli dott. Gaspare — Zenone Po, Mantesi geom. Antonio.

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Nov. 1914

SOCI VITALIZI (1)

ANCONA, Ascoli Baldo — ASTI, Gualco Giuseppe — BASSANO, Club Sport — BOLOGNA, Bertolini ten. Giuseppe, Conti Aldo, GALLI DINA, Golfarelli della Massa Co: ing. Guglielmo, Masetti dott. Cesare — BRESCIA, Pedratti Virgilio — BUENOS AIRES, Poli Enea, Vitale Mattia — CHIARAVALLE, Barchiesi Lavinio — CHIERI, Palmesino Pietro — CITTADELLA, Morello Bruno — CIVITACAMPOMARANO, Roberti dott. Quintino — COMO, Butti Luigi, Perti Edoardo — COMUNANZA, Pascali Ermanno — CUSANO SUL SEVESO, Aliprandi Virgilio — FERRARA, Zamorani Carlo — FIRENZE, Vitali avv. Enrico — FOGGIA, Agrimi ing. Giovanni — FORLI', Bonavita Giovanni — FOSSANO, PELLICCIOLI MARIA — FRUGAROLO, Pravettoni Aldo — GENOVA, Barabino Nicolò, DURAZZO PALLAVICINI March.a MATILDE, Ragazzi dott. Mario — LENDINARA, Cascrotti Giuseppe, De Zinis nob. Ugo — LEONFORTE, Capra Li Destri cav. Salvatore — LODI, Dossena Antonio — MACERATA, De Mia cav. magg. Secondino — MANTOVA, Magnagutti Co: Lodovico, Viterbi prof ing. Adolfo — MEL Chiarelli Francesco — MESSINA, Magaudda avv. Giuseppe — MILANO, Ajelli rag. Piero, Albertini Alberto, Allegri Ernesto, Barbieri Scipione, Barzanò Giulio, Borromeo Arese Co: Vitaliano, Brontolo Ettore, Coliva Dante, De Dionigi rag. Andrea, Dei Umberto, Fanna dott. Antonio, Lurani Cernuschi Francesco, Magni Carlo, Magni Giovanni, Martinoia Carlo, S. A. I. MICHAÏLOVNA ANASTASIE, Porta rag. Armando, Preda Piero, Rota Ercole, Salvioni prof. Enrico, Savini Carlo, Silva Giuseppe, Tortonese Giulio, Ucelli cav. ing. Guido G., Usuelli Imero, Valabrega ing. Adolfo, Verga Giovanni, — MODENA, Casati march. cav. Carlo L. — MOLFETTA, Capochiani avv. Bartolomeo — MONOPOLI, Menga Giuseppe — MONTEROSSO AL MARE, Contardi Giov. Battista — MONTEVIDEO, Andujar José V. — MONZA, Bettinelli ing. Aldo, Biffi Angelo, Ripamonti Giovanni — MORCELLA, Balucani don Adolfo — NAPOLI, Chiaramonte cav. rag. Giuseppe, Cottino rag. Aldo, Dionisio Federico, Filangieri di Candida Co: Riccardo — OSASCO, Fornasari Attilio — PADOVA, Boscolo Ettore — PAVIA, Martinotti Cesare — PISA, Maggi prof. Francesco — PRATO, Piccardo Tomaso — ROMA, Ascarelli Mario, Boggio comm. Antonio, Cassa Naz. Infortuni, Centurione march. ing. Carlo, Dalla Vedova dott. prof. Riccardo, De Jongh ing. comm. Marcel, Di Robilant Luigi, Luiggi Mario Luigi, Mazzoni prof. comm. Gaetano, Rocchi dott. prof. Francesco Saverio, Vitale avv. Ettore — SESTRI LEVANTE, Sovico Paolo — SPEZIA, Bollo cap. comm. Gerolamo — STRADELLA, Comolli cap. Gaetano — TORINO, Bonacossa rag. Marco, Botto Micca ing. Mario, Casassa dott. Adolfo, Ceresole Clau-

---

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I soci pagano una volta tanto L. 100 se residenti nel regno; L. 125 se residenti all'estero.

Il socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 100 da pagare se egli risiede nel regno, e nelle L. 125 dovute se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

I soci vitalizi ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (similoro e smalti) e hanno diritto, dall'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

do, Chiappe dott. Carlo, Franzini magg. gen. Giovanni, Long rag. Ermanno, Sesia Carlo — **TREGNAGO**, Camerini Guido — **TOLMEZZO**, Bernasconi di Cordova march. Alfonso — **TREVISO**, Samartini G. B — **TRIPOLI**, Nifantini Attilio — **UDINE**, Galli ing. cav. Giuseppe — **VENEZIA**, Keller Hans.

SOCI ANNUALI [1]

Soci inscritti dal 1° al 30 Novembre 1914

ALESSANDRIA. — Boccalatte Giuseppe, Castelli Giovanni, Cerrana Edgardo, Doglioli rag. geom. Amilcare, Doglioli Giuseppe, Massocco dott. prof. G. B., Nani Pietro, Paeleri Luigi, Scamuzzi Primo, Sibelli Albano, Viotti dott. Achille.
Acqui. — Sutto Giacinto.
Alfiano. — Sottovetti dott. Gino.
Arquata Scrivia. — Bataller Giuseppe, Cresta Sebastiano.
Asti. — Bruno rag. geom. Arturo, Cerrato Oreste, Cesano don Franco, Durando Luigi, Magnone Carlo, Paniate Giuseppe, Porta Mario, Salvetti Luigi.
Casale Monferrato. — Casalone Secondo, Ghietti Carlo, Graziano Felice, Martinotti Candido, Minniti Giuseppe, Vaschetti Ferruccio.
Casorzo Monferrato. — Rossi Giuseppe.
Cassano Spinola. — Carezzano Paolo.
Castell'Alfero d'Asti. — Camici rag. Antonio, Viano Leonida.
Conzano Monferrato. — Celetta Prospero.
Moncalvo. — Ferraris cap. Innocenzo.
Novi Ligure. — Guzzelloni prof. Luigi, Torta prof. Marcello.
Revigliasco d'Asti. — Forno Cesare.
S. Marzanotto d'Asti. — Perotti Vittorio Emanuele.
S. Salvatore. — Grassi Felice.
ANCONA. — Ascoli Angelo, Bagnoli Tancredi, De Cristofaro Luigi, Fagnoni Aristide, Nasini Augusto, Paladini rag. Antonio, Ragni cap. Raimondo, Sivori Giuseppe.
Jesi. — Lorenzetti Edmondo, Virtuosi Santi.
Osimo. — Serrini Augusto.
AREZZO. — Romoli Giacomo.
Centoia. — Scarpaccini Francesco.
S. Giovanni Valdarno. — Davitti Nolasco.
Terontola. — Santini Arcangiolo.
ASCOLI PICENO. — Marani dott. Andrea.
Fermo. — Mancini Giuseppe Maria.
S. Benedetto Tronto. — Brancadoro march. Ignazio, Lucarelli Battista.
AVELLINO. — Sarro avv. Michele.
Ariano di Puglia. — Bolognese prof. Angelo, Notaristefani avv. Vito.
Casalbore. — Bruno Emilio.
Lacedonia. — Fusconi Geom. Arnaldo.
Teora. — Menzione Carmine.
BARI. — D'AGATA AIDA, Pepe avv. Annibale, Petrosillo Raffaele.
Altamura. — D'Alessandro Luigi.
Barletta. — Loiudice Cipriano.
Corato. — Bucci Luigi.
Molfetta. — Roselli Pietro.
Spinazzola. — Corsi dott. Carlo.
Trani. — Pezzano prof. Giuseppe.
BELLUNO. — Mareschi geom. Giuseppe, Roani Arturo.

[1] *Art. 6 e 9.* — I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12.* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Agordo. — Bellavia Pietro, Lucchesi Mario, Tenderini Mario, Za... Carlo.

... — Bonvicini Dionisio, Fusi... Giovanni.

Feltre. — Bettiol Carlo Giuseppe, Manzoni Ferruccio.

... nelle Alpi. — De Zan Pietro.

BENEVENTO. — *Guardia Sanframondi.* — Foschini Domenico.

Montesarchio. — Circolo Sportivo Montesarchio, De Simone Giovanni, Santasilia march. Emilio.

S. Agata dei Goti. — Cervo avv. Ernesto.

BERGAMO. — Adobati Giacomo, Associazione pro Valle Imagna, D'Elia rag. Augusto, Galluri Cesare, Gennati avv. Domenico, Ghirardi Gaetano, Gilberti Arturo, Gualteroni Giovanni, Locatelli Milesi avv. Sereno, Pedone Nicola, Venier Marcello.

Adrara S. Rocco. — Piccioli Cappelli avv. Arturo.

Albino. — Ceresoli Giovanni, Testa Leone.

Antegnate. — Piazzi don Stefano.

Bagnatica. — Benigna dott. Giovanni.

Cenate Sopra. — Valle don Antonio.

Cenate Sotto. — Personeni don Pietro.

Clusone. — Tizzano Giuseppe.

Cologno al Serio. — Drago Luigi.

Corte. — Longoni Fausto.

Grumello del Monte. — Bellotti Emilio.

Lovere. — Pagliotti Pietro.

Oltre il Colle. — Arrigoni Antonio, DE VILLA GIUSEPPINA.

Ponte Nossa. — Barzaghi Carlo.

Romano di Lombardia. — Costa Giovanni, Dal Santo dott. prof. Giuseppe, De Agostini Antonio.

Serina. — Faggioli Angelo.

BOLOGNA. — Alberani Guido, Amichelli Mario, Bernardini Giovanni, Berti Alberto, Bettini rag. Giuseppe, Bigiarelli Anania, Boschi march. dott. Francesco, Casadei Francesco, Cavedagni Giuseppe, Cetica Luigi, Ciammarughi Rolando, Cipriani Giovanni, Cornia Italo, Donati dott. Francesco, Eichacker dott. Ernesto, Fantini Alfredo, Ferri rag. Ado, Galvan Emilio, Gentili Carlo, Guerrini Sante, Lugli Vittorio, Manelli rag. Renzo, Malossi Guido, Michetti Bindo, Mussa ing. prof. comm. Teresio, Nicchiarelli Giuseppe, Oppi rag. Giorgio, Orchi Gio Battista, Perilli Adelaldo, Rossi Augusto, Salomoni Gustavo, Serafini Paolo, Simon-Violet Ferdinando, Soglia Guido, Steffanelli Guglielmo, Tanzi Antonio, Tiepolo co: ing. Almorò, Torchi Mario, Vanzetti Antonio, Vitaletti dott. Dagoberto.

Anzola. — Dalmonte don Enrico.

Castel San Pietro Emilia. — Corniani Napoleone.

Imola. — Torriani Guido, Zini Guido.

Lizzano in Belvedere. — CAVAZZA NERINA.

Persiceto. — Tesini Enzo.

S. Pietro in Casale. — ANGUISSOLA LUISA.

BRESCIA. — Abba Mario Cesare, Franzoni Rosimbo, Guerrini Vittorio, Malinverni Costante, Marchini Paolo, Rovetta Luigi.

Breno. — Bresciano Carlo

Chiari. — Baresi Luigi

Edolo. — Calvi dott. Arrigo

Ghedi. — Romagnoli Giuseppe.

Lonato. — Stelluto Lorenzo

Niardo. — Contessi Battista

Offlaga. — Allossio don Enrico.

Orzinuovi. — Moroni Adolfo.

Palazzolo s. Oglio. — Mazzacurati Victor Hugo, Spazzini geom. Filippo.

Polpenazze. — Boletti Francesco.

Pontevico. — Ghignatti Filippo.

Roccafranca. — Alfieri Giuseppe, Magli Cristoforo.

Salò. — ERCULIANI CATERINA.

Seniga. — Comincini Pietro.

Tavernole di Cimmo. — BUIZZA NINA.

Toscolano. — Faggiani cap. Domenico.

CAGLIARI. — Arrù avv. Raimondo, D'Aquila Adimari, Doglio dott. Mario, Fanni Cocco Nino, Frongia dott. Gildo, Putzolu Victor Hugo, Sella prof. Emanuele, Signoriello Mattia, Torino cav. Domenico.

Abbasanta. — Arca Salvatorangelo.

Ghilarza. — Toriggia dott. Raffaele.

Nurallao. — Boy Gavino.

Quartu S. Elena. — Capra Giov. Battista.

Sanluri. — Passino dott. Giuseppe.

CALTANISSETTA. — *S. Caterina Villarmosa.* — Lo Porto Francesco.

Terranova. — Di Bona Liborio.

CAMPOBASSO. — *Civitacampomarano.* — Roberti dott. Quintino.

Larino. — Novelli dott. Scipione.
S. Elia a Pianisi. — Caloccia Ferdinando
S. Giovanni in Galdo. — Fragulla dott. Giovanni
CASERTA. — Lanza Camillo Rodolfo, Primavera Alessandro, Sabatini Giacinto
Capua. — Della Cioppa don Giuseppe.
S. Paolo Belsito. — Contieri Edoardo.
S. Maria a Vico. — Vigliotti prof. Marco.
Saviano. — Simonelli Giovanni.
Tora. — Testa Padre Ignazio
CATANIA. — Ahrens Erminio, Crescimanno Filippo Augusto, Di Marco De Geronimo avv. cav. Aurelio, Majorana avv. Pietro, Salmona Riccardo.
Acireale. — Grassi Caze Attilio.
Leonforte. — Carboni prof. Giuseppe, Ianutolo geom. Albino, Storniolo geom. Alfonso.
CATANZARO. — Russo Domenico.
Soriano. — Bruni Filippo.
CHIETI. — *Atessa.* — Carunchio Leonida.
Fara S. Martino. — Menna Tito.
Ortona a Mare. — Ciufici Filippo.
COMO. — Albonico Bernardo, Albonico Natale, Arnaboldi Alfredo, Bedetti Giuseppe, Bianchi Battista, Bignami Orlando, Bottinelli Mario, Campari Luigi, Collina Enrico, Croce Ettore, Dabbene geom. Andrea, Falciola dott. Mario, Ferrari dott. Contardo, Ferrari rag. Umberto, Frigerio Federico, Giammalva geom. Nicolò, Lucchini dott. Giovanni, Marenghi Oreste, Padovani Carlo Emilio, Peja Mario, Porro co: Piero, Rossi Guido A., Tiso Franco, Vago Achille, Vietti rag. Antonio, Zappa Luigi, Zaval di dott. Riccardo.
Appiano. — Busnelli Paolo.
Barzio. — LURASCHI LUIGIA.
Bellagio. — Bertolazzi dott. Volfango, Brüderlin Jean.
Binago. — Villa dott. Ettore.
Cadorago. — Borghi Carlo.
Cantù. — Colombo prof. don Paolo, Orsenigo Carlo.
Casatenuovo. — Vergani Innocente.
Castelseprio. — Ponti Umberto.
Cernobbio. — Guggiari Massimo, Orefice Tullio, Sajani prof. Goffredo.
Colico. — Pedroncelli Emanuele.
Cremnago. — Rigamonti don Ernesto.
Creva. — Proserpio Michele.
Folla. — Caldara Virginio.
Gironico. — Fasola Pasquale.
Lanzo d'Intelvi. — Sperimborgo dott. Augusto.
Lecco. — Biffi Dante, Maumary rag. Arturo, Rota rag. Lorenzo, Vassena Bartolomeo.
Lenno. — Marmori Silvestro.
Lomazzo. — Bonamini Pepoli Achille, Guarnerio Pasquale.
Longone al Segrino. — Brambilla Alfonso.
Luino. — Milano Francesco, Robiani Ortensio.
Menaggio. — Erba Andrea Esculapio, Prina Felice.
Ponte Chiasso. — Bianchi di Carcano Emilio, Spirito Carlo.
Porlezza. — Aromolo Giovanni, Mastalli Riccardo.
Rogeno. — Brigola Carlo.
S. Giovanni di Bellagio. — Galetti Tomaso.
Valbrona. — Polastri dott. Vincenzo.
Varese. — Aletti Cesare, Bernasconi Battista, Bianchi Emilio, Bignardi Luigi, Binda Luigi, Crespi Benedetto, Crugnola Gildo, Guffanti Natale, Macciachini Luigi, Zerboni Riccardo.
Veniano Inferiore. — Borgomainerio Mario.
Viggiù. — Bernasconi Francesco.
Villalbese. — Patrizi dott. Giuseppe.
COSENZA. — Gardini ing. Cesare, Zecchi ing. Raffaele.
Bucita. — Cribari don Antonio.
Civita. — Albamonte Giuseppe.
Rende. — Apa don Francesco. Magdalone nob. Luigi.
CREMONA. — Arisi don Edoardo, Barili ing. Giuseppe, Bonezzi Enrico, Bonferroni Luigi, Carbonelli Giovanni, Pasquinoli Arturo, Pasquinoli Cino, Pelanda can. Gerolamo, Persegani ing. Italo, Piccioni prof. Riccardo, Pirolini Pier Donato, Rossini Mario.
Casalmaggiore. — Fassi Alfredo.
Castelleone. — Brocchieri Alessandro.
Cignone. — Mainardi Amilcare.
Crema. — Cappellazzi Annibale, Cazzulani don Pietro, Prestinari Gino.
Grumello C. — Mondini Luigi.
Piadena. — Girelli Giovanni, Pogliani rag. Adolfo.
Robecco d'Oglio. — Robbiani Rosolino.
Romanengo. — Valerani Emilio.

[illegible] — Rizzi Domenico.
[illegible]vato. — Gerevini Bruno.
CUNEO. — Baudino Giuseppe, Cattaneo dott. Teresio, Romeo Giuseppe.
Alba. — Doglia Pierino, Severino Pietro.
Busca. — Bono don Giovanni.
Centallo. — AIME GIUSEPPINA
Chiusa Pesio. — Bandino Antonio, Gastaldi Matteo.
Dronero. — CHIONETTI GILDA, Demichelis Giacomo
Fossano. — Casavecchia Matteo.
Limone. — Boido geom. Luigi.
Mondovì Pasco Monti. — Bruno don Giuseppe.
Mondovì Piazza. — Agostinelli Eude.
Priocca. — Carbone dott. Felice.
Racconigi. — Candelo Antonio.
Ruffia. — Merlo sac. Pietro.
Saluzzo. — Bione Cesare, DEMATTEIS DELFINA, Fassi Michele, Magnina Giovanni.
S. *Stefano Belbo.* — Piano Enrico, Scagliola geom. Matteo.
Savigliano. — Conte Mario, Giuliano Giovanni, Racca Gabriele.
Tenda. — Tomiolo Isidoro.
FERRARA. — Cavazzani Alessandro, Piazzi Pasquale.
Argenta. — Galetti Pasquale.
Codigoro. — Travini Luigi.
Cologna. — Accesi Cesare.
Fossanova S. Marco. — Pezzoli Edmondo.
Montesanto. — Pocaterra Enrico.
Pieve di Cento. — Berselli ing. Giovanni.
Portomaggiore. — Ravaglio Emidio, Rossi Giannetto.
S. *Carlo.* — Cavicchi Mario.
FIRENZE. — Almansi Marco, Amati Cesare, Bassi ten. Cesare, Bianchi cav. Giuseppe, Borbottoni Lorenzo, Callaini avv. Piero, Calzini Giuseppe, Campolmi Alberto, Capaccioli Amedeo, Carocci avv. Cesare, Casamorata nob. geom. Cesare, Ciullini Rodolfo, Coridori Giovanni, Corsini Amedeo, Cotta Alberto, Eydallin Placido, FALORSI GIORGINA, Fazi G. B., Fiani dott. Gino, Foggi Renato, Gasparri Vittorio, Glauser Alberto, Guardabasso Evandro, Lussiatti Giuseppe, MELANI VERA, Nai Hah, Nai Sodh, Nembrini Gonzaga Alberto, Ninci Guido, Olmi ing. Ezio, Pagani Angelo, Paiter Ferdinando, Panunzi Cesare, Papucci Pietro, Pasquale Michele, Pecchioli avv. Edmondo, Pucci Bruno, Ranavolo rag. Pasquale, Raudich avv. Emanuele, Rolla ing. Francesco, Saladini rag. cav. Baldassarre, Sarti Egisto, Simonini Ettore, Spadini Angiolo, TORRIGIANI ENGELFRED EVELINA, Vecchiettini dott. Giuseppe.
Certaldo. — Bardotti Luigi.
Fiesole. — Fulgheri don Giuseppe.
Modigliana. — Gualdi Elio.
Pistoia. — Caberti Arrigo, Petragnani dott. Umberto.
Prato. — Bianchi Umberto, Civinini Giuseppe, Corradi Umberto, Pavone Nicolò, Università Popolare.
Rifredi. — Musso G. B.
S. *Giovanni Valdarno.* — Ziviani ing. Riccardo.
S. *Sofia.* — Giudici Ambrogio, Nanni avv. Torquato.
Signa. — Sivieri Curzio.
FOGGIA. — Bagliano dott. prof. Cesare, De Nittis ing. Pasquale, Fares Dario, Ingala Giuseppe, Russo Angelo.
Candela. — Iambrenghi Ettore
Manfredonia. — Angeloni avv. Luciano Emilio.
Vico del Gargano. — Del Viscio Michele, Lucatelli Carmine.
FORLI'. — Benzoni Luigi, Mondelli dott. Domenico.
Cusercoli. — Amici don Luigi.
Meldola. — Lastrucci Pietro, Santonoceto dott. Vittor Ugo, Zambelli dott. Rosolino.
Mercato Saraceno. — Venturini Eugenio.
Rimini. — Ved. ANGELI LAURA, Buccari Giuseppe, Gaspari Giuseppe, Migani Primo, Stramigioli Virginio, Tamburini Giulio, Tintori Mario.
Viserba. — Magrini Alessio.
GENOVA. — Agrifoglio Pietro, Albani Umberto, Amorini G. F., Antola cap. Angelo, Azzola rag. Vincenzo, Baccci Giuseppe, Badaracco rag. Virginio, Bagnasco dott. Mario, Balestrero Ferdinando, Benedetto Domenico, Bertoglio Stefano, Binda cav. Giulio, Bongiorno cap. Antonio, Bordoli ing. Gian Guido, Borelli Paolo Luigi, Borzone dott. Francesco, Bosio Cesare, Bottaro Gio. Batta., Bretti Ludovico, Brignardello Carlo, Brunelli Ettore, Bruno Augusto, Calabretta Antonino, Cambiaso Luigi, Campo Eugenio, Campodonico Bartolomeo Ernesto, Cassanello Edoardo, Castelletto Francesco, Cavalli Carlo, Coggiola Bernardino, Conforti Pie-

te, Papi Ateo, Parravicini Antonio, Partanni ing. Sante, Pasquè Giovanni, Pedrinis Cesare, Pegorari Gino, Pellegrini ing. Enrico, Pelli Pericle, Pensa Massimo, Peregalli avv. comm. Alessandro, Perelli Ercolini Felice, Perotti Luigi, Pescò Giuseppe Angelo, Petrelli Giuseppe, Peviani Giulio Felice, Pfenninger Enrico, Piacentini Pietro, Piantone Alessandro, Piatti Felice, Piazzi rag. Francesco, Piconi rag. Guido, Pignotti dott. Gino, Pilon Abele, Pirovano Mario, Pizio Orio, Pizzi rag. Alfredo, Pizzi Pio, Ploner ing. Pietro, Pollini Cesare, Pozzi Lorenzo, Pozzi Mario, Pracchi rag. Leonardo, Prampolini dott. Amilcare, Pugni Luigi, Quaglio Nino, Querenghi dott. Francesco, Radaelli Ettore, Radici Rinaldo, Radici rag. Alfredo, Rag[illegible]zzi ing. Attilio, Rampa Pe[illegible], Rastelli Gigino, Ravasio Giovanni, Ravetta Giuseppe, Raviolo Alberto, Rebora Pietro, Reggiani Altore, Reiser Giulio Emanuele, Restelli Pietro, Riboldi prof. rag. Antonio, Riccardi Umberto, Ricci Alfredo Michele, RIEGER BERTHA, RIVETTI BARBARINA, Rivolta Giovanni, Rizzardi Pietro, Rizzi Giuseppe, Rizzi Ugo, Rizzini Oreste, Robbiati prof. Oreste, RODRIGUEZ EMILIA, Rodriguez nob. cav. Giovanni, Romolotti Guido, Roncajoli rag. Ettore Marco, Ronchetti rag. Carlo, Roncoroni Emilio. Ronzoni Guido, Rossi Furio, Rossi Mario, Rucci Emilio, Ruggini Oreste, Rusconi Virginio, Sacerdote Beniamino, Sacerdoti avv. cav. Augusto, Sala Alessandro, Sales Giuseppe, Salvari ing. Miltiade, Sangiovanni Gaetano, Santagostino Ambrogio, Santini Filippo, Santini Luigi, Saporito dott. Gian Gregorio, Sartoris Carlo, Scanziani Giuseppe, Scarbescow Simone, Scavazzini Giuseppe, Schieppati dott. Erminio, Schulhof Riccardo, Scotti dott. Cesare, Scotti bar. dott. cav. uff. Cristoforo, Scuola Normale Femminile C. Tenca, Seimand Mario, Sessa Antonio, Seveso rag. Carlo, SIGNORILE EMILIA, Silia Natale, Silvani Vittorio, Simonetta Carlo, Sinigaglia Edoardo, Sironi Aurelio, Sordelli rag. Ambrogio, Sordi Alberto, Sotti Leandro, Spagnoli G. B., Spersani rag. Luigi, Spinelli Angelo, Stecchi rag. cav. Antonio, Steffenoni Giovanni, Stoppani Ugo, Strada Angelo, Tagliabue Giuseppe, Tantini Guido, Tanzi rag. Giovanni, TEGON prof.ssa ALIX, Terzolo Aldo, TIRINANZI DE MEDICI LUIGIA, Tironi Gastone, Tommasini ing. Francesco, Tonoli Emilio, Tornitori Cesare, Torriani Erminio, Tosi Vittorio, Tovini ing. Roberto, Tragella dott. Antonio, Traverso rag. Io, Tremolada Carlino, Trentin Vittorio, TRENTO prof.a TERESA, Tresoldi Carlo, Treves dott. Cesare, TREVISAN SILLA, Tumolo Saverio, Turati on. avv. Filippo, Ubaldi Luigi, Uccelli cav. ing. Guido, Ugheni Umberto, Usuelli rag. Alberto, Vaccari Carlo, Vajani Attilio, Valenzasca Carlo, VALMACCHINO ADELAIDE CLORINDA, Vegetti Carlo Vella Giuseppe, Veneroni Carlo, Vergnanini Antonio, Vicenzetto Piero, Viganò Luigi, Viganoni rag. Giovanni, Viganotti Pietro, Villa Enrico, Vitale Aldo, Vitali Dionigi, Vitali ing. Ettore, Vitali ing. Paolo, Vittani Ugo, Weil Sigismondo, Wronowski avv. Casimiro, Zanaboni Nino, Zancani dott. Pio, Zanichelli Roberto, Zanicotti Carlo, Zanolini Luigi, Zanuto rag. Silvio, Zappa Oreste, Zavatarelli Pietro, Zeda Arturo, Zorz Marino, Zucchi Giuseppe, Zucchi Romano, Zucchini cav. Aldo.

Abbiategrasso. — Tragella Giovanni.

Affori. — Elli Guido, Pizzi Giovanni.

Albizzate. — Bianchi Carlo.

Busto Arsizio. — Lovati nob. avv. Rodolfo.

Cassano d'Adda. — Gadola Remo.

Castellanza. — Clerici Luigi, Dazza Oreste, Preisig Pietro, Zonca Guerrino.

Castiraga Vidardo. — Montanari Giuseppe.

Cernusco sul Naviglio. — Ghezzi Renzo, Porro don Siro.

Cislago. — Suigo Felice.

Codogno. — Morbin Giuseppe.

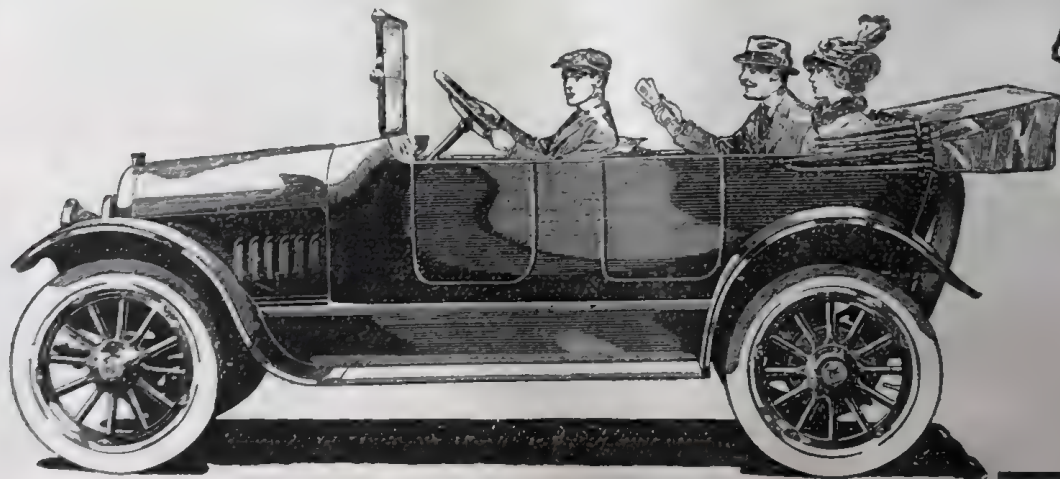
Corbetta. — Resta Luigi.

Cornate. — Farè don Fortunato.

Corsico. — Andreoni Enrico, GALLONE ANNETTA, Lavarino Enrico.

Dergano. — Panseri Luigi.

Desio. — Berti Francesco, Lucchini Luigi.

Gallarate. — Ceresa Luigi, Magistrelli Serafino, Monina Pietro, Singer Giacomo, Sironi Giacomo, Tamiozzo Alberto.

Campino. — Lucietti Astolfo.
Carpignano Sesia. — Chiara sac. Alfonso.
Casale Corte Cerro. — Vercesi Arturo.
[illegible]. — Angelino Angelo, Fileppo Oreste.
Domodossola. — Bensi cav. Pietro, Marzoni Michele, Mola cav. uff. Ettore.
Galliate. — Lisfero don Nicola, Rigorini don Pietro, Ronzoni Pietro, Viglione dott. Amedeo.
Granero. — Impsen Cleto.
Intra. — La Commerciale Francioli.
[illegible]. — Sacchi Ernesto.
[illegible]. — Piovella Francesco.
[illegible] S. Maria. — Regis Elvino.
Occhieppo Superiore. — Borsetti Gaspare.
Ornavasso. — Manni Mariono.
Pallanza. — Bellentani Aristide, Marconi Nino, Pighin Luigi, Racchelli Enzo.
Pettenasco. — Borrini Federico.
Pettinengo. — Azario Ermenegildo.
[illegible]. — Sesti Ferdinando.
Re. — Jelmorini Gottardo.
Riva Valdobbia. — Giacomini Michele, Merlino don Francesco.
Sagliano Micca. — Carpano Rinaldo.
S. Grato. — Crotti Enzo.
Santa Maria Maggiore. — Montella dott. Giovanni.
Tornaco. — Forni Pietro.
Trecate. — Cerrina geom. Mario, Mittino avv. Luigi Tommaso.
[illegible]. — Bono Guido.
Trino Vercellese. — Luzzati Salvatore.
Vanzone d'Ossola. — Bozzo Bartolomeo di Bartolomeo.
Vapito. — Frascotti don Pietro.
Varallo Sesia. — Amoroso dott. Giovanni.
Vercelli. — Emanuelli Carlo, Ronza cav. Giuseppe, Scavino Piero, Sgnorini Emilio, Stella Mario.
PADOVA. — Bocchi nob. prof. Girolamo, Cardin Fontana ing. Gino, Carpanese Antonio, Cruciatti rag. Guglielmo, Gattolin Alessandro, Gortenuti Arturo, Lotto Achille, Marini rag. Mario, Melli rag. Ettore, Tolomei avv. Alberto Domenico, Valenzini Giuseppe, Vianello ing. Luigi.
Bassanello. — Pizzo Giuseppe, Zambelli geom. Ernesto Giovanni.
Candiana. — Ottoboni Luigi.
S. Martino di Lupari. — Cerato Luigi.
Stanghella. — Pastore Arciso.
PALERMO. — Castiglia Andrea, Coppola dott. Gaetano, Dagnino Carlo, Di Fresco Matteo, Nicoletti Salvatore, Pedalà avv. Giuseppe.
Castelbuono. — Guarnieri Rosario.
Cefalù. — Cavallaro Giovanni.
PARMA. — Bandini Mario, Batacchi rag. Corrado, Bonetti avv. Carlo, Busolli prof. Giuseppe, Carmignani prof. Giuseppe, Cordero Antonio, Fanti geom. Alberto, Fontanari rag. Giuseppe, Gherardi Igino, Martini Arturo, Pasquali Achille, Pelicelli cav. uff. don Nestore, Peracchi Pio, Rivara Antonio, Ventura Giorgio, Zinelli Dialma.
Betonia. — Lagasi Luigi.
Borgo S. Donnino. — Betteri Antonino, Collini Domenico, Tagliaferri Anteo, Valenti Donnino.
Cortile S. Martino. — Ronchini don Priano, Rossolini don Vincenzo.
Langhirano. — Campelli Luigi.
Noceto. — BITTA INES.
Pedrignano. — Panfulla don Antonio.
Polesine Parmense. — Corbellini don Evaristo.
Sala Baganza. — Magnani Leonardo.
Salsomaggiore. — MONTECCHI BEATRICE.
PAVIA. — Bucchetti rag. Adolfo, Gennari Romeo, MANNESSIER dott.ª ANNA, Mestorini Secondo, Morandotti Franco, Mussini avv. Ercole, Pertusati Radice rag. Battista, Risolo Pasquale, Rona Felice, Sala prof. Guido, Valenti prof. Luigi, Interlandi Francesco, Negri Adriano.
Casorate I. — Schieroni Carlo.
Cergnago. — Gazzoli Cesare.
Godiasco. — Dentone rag. Luigi.
Lomazzo. — Goffi Stefano, Sassi Carlo.
Lomello. — Oliverio Carlo.
Parona. — Giorone geom. Carlo.
Retorbido. — Gorini Natalino.
Stradella. — Faenza Gino.
Vigevano. — Della Croce nob. Ambrogio, Gramanzini Giuseppe, Piccolo Pasquale.
Voghera. — Minoli Carlo, Nobile Vittorio.

rag. Giovanni, **Canobbio Carlo, Giu**terelia Antonio, Capasso dott. cav. Wladimiro, Cappuccio avv. Michele, Cardinali Tito, Carnevale avv. Diodato, Catten Ferruccio, Cesati dott. cav. Carlo, Casconi ing. Domenico, Casini Giulio, Casini Giuseppe, Castellani Palmiro, Castellini cav. Paolo, Catoni Tito, Cattolico Riccardo, Colella Michele, **Colicoti Leone, Colucci avv.** Luciano, Conterio Alfredo Luigi, Corti Enrico, Cremonese Silvio, Cristofari cav. Pelmante, Cuomo Candido, Dalla Chiesa rag. Enrico, **Damiani dott. Enrico, DAVERIO ADA**, De Angelis Vincenzo, De Blasi prof. Dante, Diaz Giuseppe, **Di Marzo Raffaele, Dragotti** dott. Giuseppe, Fabi Valentino, Fiumara Salvatore, Franchi dott. Franco, Frassinetti Serafino, Freddi ing. **Ferdinando, Gabioli dott. Fran**cesco, Galeazzi Pietro, Galli Ugo Mario, Gambarini Battaglini dott. Pietro, Garavelli Giuseppe, Gavino Virgilio, Giammi Carlo, GIUBILEI ENRICHETTA, GRISPINI FULVIA, Grossi Aldo, Gubler Augusto, Guidi dott. prof. Luigi, Kambo avv. Saverio, Lani Gaetano, Lanzi prof. dott. Giuseppe, LE MAIRE GIUSEPPINA, Luperto Salvatore, Lupi Ernesto, Magalli Pio, Maghelli Guglielmo, Manfreli Frattarelli Luigi, Marciani Arnoldo, **Mari Giovanni, Marignano rag.** Vittorio, Marullo dott. Ugo, Mattei avv. Giulio, Mingoni Emilio, Molina dott. Gino, Montecchi dott. Mario, Montessi Erminio, Moriconi Emilio, Necci Aldo, Ninni Belisario, **Orfei Aroldo, Palumbo Ca**tello, Parrotta Carmine, Pattacini prof. Egidio, Pellicetti Guido, Petta Telefo, Petrina avv. cav. Salvatore, Pierangelini Alfredo, Pilati Pio, Pinotti prof. Renzo, Pinto Arturo, Pi di Savoia Luigi Alberto, Porcellini Ambrogio, *Pozzi Margherita*, Quaglia Aurelio, Raita cav. Giuseppe, Recchi dott. cav. Gino, **Renzi** Vincenzo, Rizzardi Tempini Angelo, Rolli Umberto, Rollini Ciro, Roselli avv. Federico Guglielmo, Rosetti dott. Ottavio, Rossi Merighi avv. Aldo, **Sabatini Ermanno, Sansone An**gelo, Santini Renzo, Scagliola Giovanni, Sebastiani Carlo, **SFORZA AMALIA, Slataper prof. Scipio**, Stefanini Roberto, Terruzzi rag. cav. Carlo, Toscano Dario, Toso rag. Adolfo, Trani Antonio, Tritapepe Giovanni, Tucci Nicola, Turchi Enrico, Vaccari Ugo, Valiani rag. Piero, Valle Guido Marcello, Vannoni Carlo, Vassalli avv. Angiolo, Vattero avv. Alfredo, Veca dott. cav. Salvatore, Vecchi Giuseppe, Vellucci Arnaldo, Vico Michele, Vellucci Arnaldo, Vico Michele, Vincenzoni Riccardo, Vitaliani Ariodante, Vitagliano avv. Gaetano, Zammarano avv. comm. Lorenzo, Zappoli Guglielmo, Zintù Antonio, Zipoli Amedeo,

Castel Cellesi. — Melani Paolo.
Frascati. — Botticelli Oscar.
Paliano. — Padre Ermenegildo.
Patrica. — De Guglielmo don Pasquale.
Piperno. — Bonfanti ing. Enrico.
Terracina. — Lama Pietro.
Viterbo. — GIANNINI VITTORIA, Merlani dott. Renato.

ROVIGO. — Domenighetti Archimede, Droghetti Pietro Giuseppe, Minozzi Mario, Negri Antonio.
Adria. — Scapolo Emilio.
Barbetta. — Dal Passo Ferruccio.
Donada. — Fornarolli ing. Luigi.
Lendinara. — Baccaglini Gino, Boldrin Luigi, Dal Fiume Alberto, Dal Fiume Natale, Petrobelli dott. Domingo, Socal don Pietro.
Loreo. — Cevidalli Giacomo, Grüner dott. Edmondo, Scarpa Sante.

SALERNO. — *Battaglia.* — Mastrangelo Francesco.
Cava Tirreni. — Ferrari Raffaele.
Fratte di Salerno. — Stüssi Enrico.
Laurino. — Pergamini Federico.
Sarno. — Apostolico Luigi.

SASSARI. — Dell'Aglio Baldassarre, Saba Michele.
Alghero. — Montuori Francesco.
Laziano. — De Boni Italo.
Maddalena. — Benedetti Attilio, Dodero Antonio, Madran Romolo, Salutari dott. Raffaele.
Ozieri. — Vagliviello ten. Arturo.

SIENA. — Giannini Corrado, Grazzi don Ettore, Martelli Alberto.
Piancastagnaio. — Furati Mariano.

SIRACUSA. — Sapienza Filadelfo.
Modica. — Jacono Michelangelo.

SONDRIO. — Faridone rag. Carlo, Gianoli G. B. fu dott Luigi, Tidori Arturo.
Belvedere d'Africa. — De Gaspari Luigi.
Chiavenna. — Cerletti Giuseppe, Confalonieri Nando.
Morbegno. — Comoni rag. Riccardo.

[illegible] di [illegible] — Moni[illegible] [illegible], Ramella Ovidio.
[illegible] — Cadorin Pietro.
[illegible] — [illegible]
TERAMO — [illegible]
[illegible] — [illegible] Angelo
[illegible] — Antonelli Be[illegible] [illegible], [illegible] Gaetano.
[illegible] — De Laurentis Vincenzo.
TORINO — Albani Luigi, Agnelli [illegible] Luigi, Amaretti prof. Giuseppe, [illegible] Pietro, Albert Federico, [illegible] [illegible], Angeleri Edoardo, Araldo Oscar, Arato Carlo, [illegible] Lorenzo, Audenino prof. Edoardo, [illegible] Riccardo, Balli Andrea, Baldino Luigi, B[illegible] Pietro, B[illegible] Camillo, Bassegnana Francesco, Bassino Pierino, B[illegible] Antonio, Beccaria Giuseppe, Becchio dott. cav. Giuseppe, Beltramo Giuseppe, Bendazzi Ettore, Bertolè Emilio, Berotti Luigi, BEVILACQUA ODETTI CAMILLA, Boccasso dott. prof. G. B., Boeris Luigi, Bonfante prof. Giacinto, Bonino Giovanni, Botto Micca ing. Mario, Brambilla rag. Pietro, Bretto Severo, Bria Giorgio, Breda Umberto, Brilli Attilio, Brusso Luigi, Butteri Achille, Callari Attilio, Caliano Carlo, Calvario Giuseppe, Camerano Emidio, Canepari Pietro, Ceresér Arturo, Chapperon Giusiano Luigi, Chiambretto rag. geom. Michele, Chiapella Giuseppe, Chiesa ing. Giovanni, Chiesa Giulio, Chinelli Ettore, Ciabo Giuseppe, nob. Alberto dei Conti Cibrario, Cibrario avv. Antonio, Circolo Centrale, Coffano Mario, Nobile Collegio Universitario Caccia, Colombo Luigi, Colonna rag. Ernesto, Cornaglia Francesco, Cornaglio Carlo, Corso Luigi, Cortelli Stefano, Costa Giuseppe, Cotto Oreste, Cuttica di Cassan march. Cesare, Dalpozzolo Fiorino, Dardana Paolo, DE ALEXANDRIS CLOTILDE, Delle Piane Luigi, EICHHORN ROSSI LINA, Eirando Andrea, Enrico Luigi, Falletti Giovanni B., Fenoglio Augusto, Ferraris Carlo, Ferreri avv. Ettore, Franco Mario, Fresia Antonio, Gaia Enrico, Galdo don Felice, Galetto Leo, Galleasso rag. Giuseppe, Gallo Davide, Gallo Giovanni, Gambaro don prof. Angiolo, Gamberta Luigi, Gandossi Giovanni, Gardiol Davide, Garetto Ettore, Garetto geom. Federico, Gariglio Arnaldo, Gariglio Vincenzo, GATTA MARIA, Gatti Luigi, Gay Giuseppe, Gazelli di Rossana cav. Ottavio, Generi Iginio, Gentili Alberto, Germano Dante, Giacosa Eugenio, Gianotti Olinto, Gargia Giovanni, Gibbone Filippo, Gioannini avv. Lodovico, Giovara ing. cav. uff. Carlo, Giustetti Guido, Gobetti Angelo, GOJO MARIA, Gorlini Alessandro, Gramaglia cav. Emilio, Gramegna avv. Enzio, Grassi cav. Carlo, Grazioli Giuseppe, Gremoli Ermenegildo, Griva Gioachino, Guelfo Giuseppe, Guerra dott. Giuseppe Oreste, Guglielmi Guglielmo, Gullino Ettore, Gusberti Enrico, Icardi Giovanni, Invrea march. avv. Giuseppe, Jalla Davide, Laganà Antonino, Lanfranco Luigi, Lanzone Carlo, Lettieri Luigi, Levi Giorgio, Long Ermanno, Longo Luigi, Lüscher Dino, Macario Luigi, Maderno ing. Fulvio, Manescotto Domenico, Marino Augusto, MARCHINI MARIA TERESA, Martinetti Eugenio, Maero Giuseppe, Massero Giuseppe, Massola Costantino, Massobrio Andrea, Matta Genesio, Mattalia Francesco, Mattone Giorgio, Mezzalama Ciro, Milia Guido, Minelli Antonio, Montelaghi Enrico, Montiglio avv. cav. Erminio, Moretta Alfredo, Mortarotti Giuseppe, Mottura ing. Attilio, Muratori Paolo, Nay Luigi, Odetti Chiaffredo, Olivetti ing. Guglielmo, Orlandi Franco, Pacchiani Isidoro, Pagella Alfredo, Panizzi Luigi, Pasta Mario, Pavon Pierino, Perona Pietro, Perrod dott. Giovanni, PESSIVA ASTEGGIANO MARGHERITA, Pezza Lorenzo, Piccatti Francesco, Pistamiglio dott. Secondo, Pizzi ing. Carlo, Po Ubaldo, Portigliati Luigi, Pozzetti Felice, Prelato Alberto, Rampone Ernesto, Raspino Giuseppe, Razzano Giuseppe, Reviglio della Veneria avv. Leonzio, RIBANI ROSA, Riccio Carlo, Rizzoli Edmondo, Roagna Lorenzo, Rocca Mario, Roccati Costantino, Rodi Attilio, Rossi Umberto, Rovere dott. Gioachino, Rubatto Michele, Rubery prof. Horace L., Rubin Luigi, Sacheri Angelo, Saletti Manfredo, Salsa Mario, Sapegno Natale, Scaglione Simplicio, Scanavino Maggiorino, Schiari Riccardi Con-

nio, Turco Alfonso, Valenari Vittorio, Versino rag. Ettore, Zampatelli Vittorio.
Bovolone. — Lubian Luigi.
Forte S. Viola. — Marone Antonio.
Legnago. — Piaseti Angelo.
Povegliano. — Pizzolo Angelo.
Quinto. — Bartolozzi dott. Edoardo.
S. Martino Buonalbergo. — Luzzo rag. Ottavio.
Tombetta. — Fenzi Zeno.
Valeggio sul Mincio. — Tonolli Zeffiro.
VICENZA. — Balbi Co: Giuseppe, Beltrame rag. Girolamo, Benella Aldo, Busolini Luigi, Carnevali Cornelio, Cicchinelli Gustavo, Dalle Mole Vittorio, Da Re Alessandro, Del Moro Quintio, Palazzi nob. dott. Mario, Pedron Silvio, Pettini Piero, Ronconi Ottavio, Rossi Giovanni, Salin Matteo, Tosetti Ilario, Vietina ten. Rodolfo.
Asiago. — Bordoni Umberto, Latini Massimiliano.
Enego. — Calvesi Camillo.
Montegaldella. — Todeschini Ignazio.
Noventa Vicentina. — Martinoni dott. Luigi, Mercanti Attilio.
Rocchette. — Ley Iwan.
Rotzo. — Mancini Amedeo.
Schio. — Lolluta rag. Antonio.
Thiene. — Di Tommaso Primo, Zanini Pietro.

COLONIE ITALIANE.

Eritrea.

Asmara. — Marinelli Leo, Patti Garlando, Pogliani Luigi.

Libia.

CIRENAICA. — *Bengasi.* — Pascal Umberto, Rosolino Oddo.
Cirene. — De Sanctis Luigi, Miccoli Dino.
Derna. — De Vita magg. cav. Raffaele, Loscalzo magg. cav. Vito Vincenzo.
Marsa Susa. — Sbarra Mario.
Tobruk. — Brugnoni Domenico, Gribaldo Eugenio, Gurgo Costanzo, Maggi Amore, Mastrangelo dott. Camillo, Portanova Antonio, Raffo Adolfo.
TRIPOLITANIA. — *Jefren.* — Di Pietro Innocenzo.
Misurata. — Rusconi Arturo.
Tripoli. — Finzi Enrico.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Schmitz Ettore.

Inghilterra.

Devon. — Bankarh Ethel.
Londra. — Fanoni Corinto.

Svizzera.

CANTONE TICINO. — *Locarno.* — Zaccheo Tullio.
Solduno. — Glisenti Battista.
CANTONE DI VAUD. — *Losanna.* — Vicomte de Faria.

AFRICA

Egitto

Alessandria. — Naggiar Giacomo.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Alejandro. — Fochi Giuseppe.
Buenos Aires. — Albamonte Francesco.
Mendoza. — Daglio Luigi Vitale, Marzari rag. Giuseppe, Romano Mario, Setaro Gabriel, Stagnaro Mario, Trevisan Ferruccio.

Brasile.

Jundaly. — Rappa Arcangelo.

Chile

Punta Arenas. — Kragic Antonio.

Venezuela

Caracas. — Boccardo Eduardo, Policastro Nicola, Vallino Giuseppe.

Soci nuovi
inscritti dal 1° al 30 Novembre 1914
optanti pel 1915.

BERGAMO. — *Canonica d'Adda.* — Pagnoni Ernesto.
BOLOGNA. — Lorenzini Roberto, Vanzini Ildebrando.
Fontanelice. — Pifferi don Paolo.
BRESCIA. — *Gallia Maria,* Guerini dott. Berardo.
CASERTA. — Cutillo rag. Pasquale.
Capua. — Carasso Filippo.
CATANIA. — De Luca Comandoli Giovanni.
COMO. — *Bernasconi Giuseppina.*
COSENZA. — *Paola.* — Pusterla Fortunato.
FERRARA. — *Bondeno.* — Cavallari Giuseppe.
FIRENZE. — Andreini dott. Giulio, Bordini Carlo, De Questiaux nob. dott. comm. Pietro.
Fiesole. — Torrini Ettore.
GENOVA. — Corte Ugo, Dall'Orso Luigi, Pelandi Diego, Serra Dante.
Spezia. — Restagno Carlo Felice.
GROSSETO. — Bolognesi Tito.
MANTOVA. — Cigolotti di Meduna Co: Giuseppe, Cottafavi Clinio.
MESSINA. — Ruegg Enrico.
MILANO. — Bertani Luigi, Candiani Alfredo, Cavaiani Giosuè, Celentano Raffaele, Civati Carlo, Fabbrini Giorgio, Ferrara Pasquale, Gasperini Angelo, Hummer Werner, Koelliker Guido, Puppi Arnaldo, Sartirana Mario, Sirtori prof. dott. Carlo, Sommariva Augusto, Terranini Pietro, Tognoli Guido, Vergani cav. Luigi.
Alcurzio. — Colnaghi Angelo.
Trezzo sull'Adda. — Fabiano Vincenzo.
MODENA. — *Carpi.* — Amodeo Lionello.
NAPOLI. — Annarumma Alfredo, Bevere Eduardo, Castella Vincenzo, Ceccarelli Salvatore, Franco dott. Pietro Maria, Napoletano Attilio.
Meta. — Castellano Salvatore.
PADOVA. — Letter G. B.
PALERMO. — Latino Gioacchino.
PARMA. — Mazzoni Oreste.
PAVIA. — *Lungavilla.* — Fortunati Giovanni.
PERUGIA. — *Pietrafitta.* — Scorpioni Artemio.
Poggio Nativo. — Del Duca dott. Giuseppe.
PIACENZA. — Puppo Giacomo.
PISA. — Suppo Aldo.
ROMA. — Bassan avv. Ettore, Beltrame Francesco, Gisci avv. Giovanni, Guardi rag. Pietro, PRINCIPESSA RUSPOLI DI POGGIO SUASA, Sella avv. Pietro, Siccardi Palmasio.
ROVIGO. — *Baricetta.* — Bergamasco dott. Gino.
SASSARI. — *Ozieri.* — Toncu Antonio.
TORINO. — Spada Emanuele.
Ivrea. — Colli Emilio.
UDINE. — *Aviano.* — Brest Luigi.
Villa Santina. — Ghigi Mario.
VICENZA. — Darchini prof. Saul.

COLONIE ITALIANE

Eritrea

Agordat. — Rigamonti Luciano.

Libia

TRIPOLITANIA. — *Tripoli.* Pizzo Salvatore.

ESTERO

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Pola.* — Perissutti Luigi.

Posizione dei Soci al 15 Dicemb. 1914

Soci annuali al 15 Novembre 1914	N.	121.859
Soci Nuovi 1914 inscritti dal 15 Novembre al 15 Dicembre 1914	N.	35
Totale Soci annuali	N.	121.894
Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1913	N.	6.501
Soci Vitalizi dal 1° Gennaio al 15 Dicembre 1914	N.	858
Totale Soci Vitalizi	N.	7.359
TOTALE SOCI	N.	129.253

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Luigi Scesa

Premiato Stab. Artistico Industriale G. MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52